[Shri Pasumpon Tha. Kiruttinan]

areas. To meet this requirement, I request that the Central Government should come forward to assist the State Government so that the problem of infant mortality and other programmes of immunisation would reach the rural population. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now only two minutes are left for the lunch hour. If the House agrees, we can adjourn for lunch and Mr. Hanumanthappa can continue his speech after lunch.

The House stands adjourned for lunch till 2.30 p.m.

The House then adjourned for lunch at twenty-nine minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirty-seven minutes past two of the clock. THE VICE-CHAIRMAN **(Prof. Chandresh P. Thakur)** in the Chair.

DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION—(Contd.)

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, yesterday I was telling about how the present Government has reduced our country into a laughing stock in the eyes of the world civil aviation. When 27 airlines of the world are even today running 90 aircraft of A-320 buses and Air France has got an order of 500 aircraft as on today and 9 countries have certified the airworthiness of the airbus, just because an accident takes place our Government has grounded the whole aircraft. It is not that the accident has taken place for the first time. Even Boeing aircraft have met with accidents. Air India suffered 5 to 6 accidents during a period of one decade. Indian Airlines also, there were four to five accidents. Is the Government going to ground all the aircraft in the country? What are the findings of the Inspector of Accidents. The aircraft had a valid certificate of airworthiness. I quote from the report, which says:

> "The aircraft had a valid certificate of airworthiness and was maintained in accordance with the approved Maintenance Schedules. Both the pilots were appropriately licensed to undertake the flight. Weather at the time of accident was good and did not contribute to the accident. All security procedures prior to commencement of the flight were carried out and there is no evidence of any sabotage. The aircraft was identified by Bangalore Approach Radar when it was 42 nautical miles on VOR Radial of 3160 and was vectored by Bangalore radar for a visual approach for Runway 09. The aircraft reported 'runway in sight' when it was 7 nautical miles West on left base of Runway 09, and was cleared to land by Control Tower at 1304 hours. The aircraft did not report any abnormality or any emergency on board to the Bangalore ATC till it crashed. Cockpit crew had planned the descent to Bangalore and initial appriach check-list was carried out."

However, the go-around altitude was not set during the final approach check.

THE MINISTER OF ENERGY WITH ADDITIONAL CHARGE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI ARIF MOHD. KHAN): What report is he reading?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Your Inspector of Accidents report.

SHRI VITHALBHAI M. PATEL (Gujarat): That is why I said, the Minister is not listening. You were busy in some other work.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Even the wreckage examination revealed that slats were extended, the flaps were in full down position, the spoiler lever was armed, the landing gears were down, thereby indicating the landing configuration of the aircraft. The engine examination revealed that engines were developing power and were set for high power at the time of impact. There was no apparent indication of any abnormality of the flying controls.

If such a favourable report is there about the machine, what made you to ground the aircraft, I am at loss to understand, unless it was a political decision.

SHRI ARIF MOHD. KHAN: I will tell you.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Yesterday, Mr. Morarka was arguing that there was no ground-support arrangement. Even today out of 600 and odd airports in the world, only 17 have full ground-support for operation. Even many of our aerodromes in India do not have the ground support required for even flying the the aircraft--Boeing as well as Airbus. In spite of it, we are operating Boeing aircraft, leave alone the airbus. In spite of it we are operating the aircraft—Boeing as well as Airbus. So that is no reason to ground, as Mr. Morarka argued that we do not have ground-support and without infrastructure and ground-support we have indented these aircraft. That is not the position. Even when Boeings were indented and when Boeings started operating or for that matter even today—let alone when we started operating—we do not have the full ground support arrangemen for flying the Boeings. If I am wrong, let the Minister contradict me.

SHRI PRAMOD MAHAJAN (Maharashtra): There is no substitute co-pilot here. You have to wait till he comes back.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): The Leader of the House is there. Technically, there is no problem.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Out of 800 and odd aerodromes in the world, only 17 have got the full ground-support for operating the aircraft.

The other objection was, it was good for foreign countries but not for Indian atmosphere. That is wrong. Only when the temperature goes to 90.C. then only the starting of air-cooling by machine is necessary. Otherwise the machine is perfectly all right to run in the Indian atmosphere and Indian environment. Till today, I am at a loss to understand what influenced the Ministry or the Government to ground A-320 Airbus. We can only say, as I told yesterday, that may be at the spur of the moment the Minister might have said it, but after this length of time...

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra): It was the influence of the Prime Minister.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: That he has already said, he is influenced by the Prime Minister's statement. Naturally he is. He is a Minister in Vishwanathji's Cabinet. I do not find fault with Shri Arif Mohd. Khan in being influenced by his Prime Minister. He is not only influenced now, but even earlier he was influenced by Vishwanathji. So why should we find fault with him.

SHRI ARIF MOHD. KHAN: Earlier I refused to be influenced by the Prime Minister.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I am not talking of Prime Minister. I am talking of the influence of Vishwanathji. I said now you are

[Shri H. Hanumanthappa]

influenced by the Prime Minister. But earlier you were influenced by Vishwanathji I said like that. Please don't put words in my mouth.

SHRI PRAMOD MAHAJAN: Twice he refused to be influenced in his life.

SHRI JAGESH DESAI: Without applying his own mind.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Now he is influenced by the Prime Minister. He cannot claim, "I will not be influenced by the Prime Minister."

Actually, our Government has a transport policy, a perspective plan for the transport arrangements, including airways, roadways, railways and waterways. A committee has been set up to go into the details under the leadership of Mr. J. R. D. Tata regarding the airways and they have given a report regarding the number of aircraft required, the number of crew required, the number of infrastructural facilities that we require—how to go about it to make India attain international standards and see how best we can compete in civil aviation internationally. Besides this, while we were anxious to take the country to a high peak in civil aviation, what was the position when we took off?

SHRI DIPEN GHOSH (West Bengal): Into the 21st century.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I am not saying that because it irks you, it makes you jump. That is why I am avoiding that sentence. I don't want to see you jump, Dipen. I know what words will pinch you.

SHRI DIPEN GHOSH: I am going to take up your issue.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: You are free to take it up. You are a co-sailor—you have to take it up.

SHRI JAGESH DESAI: Co-pilot!

SHRI H. HANUMANTHAPPA: No, co-sailor. He is not a pilot.

In order to have better, speedier facilities and to augment our fleet, we had no other go but to acquire new aircraft. In pursuance of acquiring new aircraft, we went in search of the best aircraft available in the market. So far—as I have already read out from the report of the Inspector of Accidents—nobody else has come out saying that this is not the best aircraft. This is the best aircraft available, it can last longer—it can serve for 20 years—and, according to us, the best we could select was this. And, so far nobody has pointed out that the aircraft is defective. And what have we have done besides this? Mr. Morarka was arguing that we have not trained personnel. (Time bell rings). Sir, I have just started.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Well, you have two considerations before you. One is your party colleagues who are listed, and the other is the anxiety of the next speaker. I am not saying that you stop, but keep this in mind.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I shall keep it in mind, Sir. After all, my party has fielded only three or four speakers and we have three hours left. perhaps.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): No, not three hours.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Yes, we have three hours.

In order to train our pilots, we not only started the Indira Gandhi Udan Academy but also, in order to train

the pilots to operate this aircraft, we had sent them to the country where it is manufactured under their supervision. One hundred and fifty-two pilots have been trained to operate those 12 or 16 aircraft and, today, all the 152 pilots, 100-odd engineers and 3,000—4,000 ground staff are all underworked or have no work at all because of your decision to ground this aircraft.

We have also created a National Airports Authority, bifurcating the International Airports Authority, in order to take care of the ground facilities, to expand the airports, to build new airports and to increase passenger facilities in order to cope with the new fleet of aircraft that we were acquiring.

SHRI M. M. JACOB (Kerala): The previous Government.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I said, "We." We did it.

Sir, much is said about the purchase of this aircraft, why the letter of intent given for the Boeing 757 was withdrawn and why this A-320 was preferred. I have already told you that we wanted the best that was available in the market, number one. Number two, our dependency should not be only one country. I want to remind you that in 1970s and 1980s when we were not supplied the spare parts for the machines which we were running, we had to ground certain aircraft for want of spare parts. America, from where we were purchasing the aircraft, did not send the spare parts. It refused to send the spare parts. What would be our position? Having tried that, we do not want to lay all the eggs in one basket. Having tried Boeing 737 and 757, we went ahead.

This transaction is between a Government company and another Government company. Boeing 757 is from a private company in America. Please note this. This is a government-to-government transaction. Air France is a government company and a Government of India public undertaking is buying it.

SHRI DIPEN GHOSH: So what?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I am at a loss to understand the argument that we should have gone for a private company. I do not know why you prefer only American companies.

MISS SAROJ KHAPARDE (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, the running commentary from that side should not be there.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: If it is a healthy intervention, let there be a running commentary.

MISS SAROJ KHAPARDE: Is Mr. Dipen Ghosh's commentary a healthy intervention?

SHRI DIPEN GHOSH: Why did you go to Air France, then? You should have one to the HAL.

SHRI JAGESH DESAI: You are going very well. You go ahead.

SHRI DIPEN GHOSH: The HAL is our Government company. If that be the yardstick, you should have gone to the HAL only.

SHRI JAGESH DESAI: He is going very well. Don't try to create an accident.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): I am sure, Mr. Dipen Ghosh will have his turn.

SHRI M. M. JACOB: While sitting he is talking. It should not be recorded. He is making casual remarks.

THE VICE-CHAIRMAN PROF. CHANDRESH P. THAKUR): This

[Prof. Chandresh P. Thakur]

commentary has no relevance for record. Was it?

MISS SAROJ KHAPARDE: This has become a common feature from the defence side.

SHRI DIPEN KHOSH: Fly by wire and play with fire.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Mr. Hanumanthappa, please go ahead.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: In our anxiety to take our civil aviation into an advanced stage, we acquired this fleet. We got our pilots and engineers trained. Even the infrastructure we are creating. As I said, the whole thing, Rome, cannot be built in a day. It will gradually grow up. Our training faciliites and our infrastructure were inadequate. As I told you, even we had no ground support even for Boeing 737 or 757 or even A-300 Airbus. Having got them, they were successfully running. Even today 90 aircraft are running, and 27 countries are using them. So, I think, unless the Government is politically motivated. I find no ground for grounding this aircraft, A-320.

Having talked about A-320, I go further to Mr. Kamal Morarka's point about Vayudoot. Civil aviation or aeroplanes are not meant only for Bombayites, Delhiites, Bangalroeans and Calcuttans. It is also meant for far-flung areas of this country where you cannot even lay the railways, you cannot even build the roads. People from those areas also desire or require certain communication facilities.

SHRI DIPEN GHOSH: Why waste money on that?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Mr. Dipen Ghosh, about wasting money, I come back to that. The money is not your property or the property of those who are sitting in Calcutta or Bombay or Delhi to eat it away. The people living in the far-flung areas of Mizoram, Nagaland are also citizens of this country and they have got every right to get facilities out of the exchequer. It is not only for Bombayites or Delhiites or Calcuttans to get these benefits. So, it was in order to get the facilities, communication facilities to these far-flung areas where not even the railways have gone, not even roads could be constructed because of the hilly areas, because of the valley that the Government of India, the then Government of India, thought of introducing the Vayudoot system.

Mr. Sarang was my colleague on the other side. He used to tell that he had to go first by an aircraft, then by a train, and then he had nothing. He will have nothing. Even car also could not reach his place. In such cases if our Government planned to introduce Vayudoot to touch Nagaland, Mizoram, Manipur, Assam and other such area,s what is wrong in it? To cover these hilly areas this Vayudoot has been introduced. Even if it suffers losses in order to give facilities to these areas, there is nothing wrong. One is commercial organisation and another is service organisation. This is a service organisation. This is the service we are giving to the far-flung areas. If the government becomes a commercial organisation, then we have to wind up so many departments. There are certain departments where we have to earn and there are certain departments where we have to spend for the welfare of the people of the country. If Indian Airlines and Air India are earning, the Government o India should suffer on Vayudoot, if they are genuine losses in the interest of the people. If they suffer losses, we cannot come to the conclusion to close down. You say, manage efficiently or increase the rate. We are agreed on it. But to say, close it down

SHRI JAGESH DESAI: That can be restricted to those areas.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: No. That is what Mr. Kamal Morarka argued saying "you close it down". It means send more aricraft to Bombay and Delhi. We have to touch all areas of the country. I had an occasion to visit the North-Eastern areas of the country. I was discussing with the people there. They said: "After the advent of the television network you people sitting in Delhi are enjoying so many benefits, which we have not even dreamt of. We never knew all these things. We know all these things when we see them on TV. When are we getting all these things?" That was their grouse. So, if we do not satisfy those, if we do not want to bring them into the mainstream and give them a feeling that here is a Government which will take care of these people also, it will take care of the facilities of these people who are living in the hilly areas, they will feel they are being discriminated against. With that intention the Vayudoot services have been started. Of course, there may be losses in running it. There may be mistakes also, but the purpose of introduction of Vayudoot is this: If there are losses, the Government has to suffer the losses. The purpose of introducing Vayudoot is to connect those unconnectible areas by your other means.

Mr. Morarka was very vociferous on Pawan Hans. The Pawan Hans actually was used by ONGC mainly for exploration purposes and it is being continued. What is the difference? The helicopters were leased or held by a foreign company. The foreign company was being benefited. Now, what changes have we made? We have purchased the helicopters. So, their continuous income has stopped. Since they have vested interests, they create all nonsense and we will be carried away by them. If we instead of getting the helicopters on lease buy the helicopters and use them, what is wrong in it? Defective machines will always be there. If certain helicopters are defective, we will have to improve them! if certain helicopters are good, we will have to operate them. So, there is nothing wrong if we have started Pawan Hans for exploration purposes mainly by the ONGC. Sir, coming back to the functioning of the other wing of the Civil Aviation Ministry, I want to say a few words about the passenger facilities existing in the aircraft and at various airports. Mr. Arif Mohd. Khan knows what type of facilities are available because he travels frequently. He knows about it not only as a Minister but even earlier as a Member of Parliament or as a Common man and whatever shortcomings he had faced while travelling in an aircraft or at the airport, if he just recollects and tries to set them right, I think, he will be doing a great service for all of us and to the travelling passengers also. Yesterday, Mr. Morarka had also mentioned about it.

3 P M.

Regarding departure of the flights, we do not know at what time the flight leaves the airport. Once I asked at the Delhi airport, "At a stretch why don't you say that the flight is delayed by three hours?" They don't say like that instead they say "The flight is delayed by 30 minutes." After 30 minutes, they again say "it is delayed by another 30 minutes 30 मिनट के बाद बोलेंगे, कृपया ध्यान दीजिए और 30 मिनट देरी हो रही है। असुविधा के लिए क्षमा चाहते हैं। 40 मिनट के बाद एक और अनाऊंसमेंट आएगा"। "Your attention please, it is regretted there is further delay by one hour." After one hour again they say "we regret to announce that the flight is cancelled." Actually one of our former Ministers had to go wild when the flight was cancelled late at night. The Indian Airlines authorities did not bother to call the passen-

[Shri H. Hanumanthappa]

passengers asked them "Where we have to go? Our tickets have been confirmed. Boarding cards were given." Finally the Minister had to save himself from the passengers. After haggling, after half-an-hour, they decided to take the passengers to a hotel on that night. Our Directors and Managing Directors of Airlines, we feel that they are experts in the management technique but somehow they lack in handling the situation.

Regarding the music played in the aircraft, we play Lata Mangeshkar songs...

SHRI T. R. BALU (Tamil Nadu): Don't worry, I will myself associate with you.

SHRI DIPEN GHOSH: There should be Carnatic music.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Lata Mangeshkar's songs please the people, so I should take her name; otherwise if I say Carnatic music, they may not like it. I suggest why don't you change the music?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Are you suggesting some variety or you are asking for a personal favouritism?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Mr. Arif Mohd. Khan is a person who likes variety.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): It can be variety....You are referring to....

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Why should I qualify it? I am leaving it at that.

The food that is being supplied has deteriorated. I have been flying since 1979 and from 1979 to 1990, I see what a fall there has been in the food that is sereved! Your food is air-worthy but it is not ground-worthy. How do you coordinate in between? If I take the food in the air, I am all right. The moment I land, the problem starts. You please examine this aspect. It is not only my experience but it is the experience of many colleagues here who have told me that the food which you serve in the aircraft is air-worthy. The aircraft should be air-worthy but not the food.

SHRI JAGESH DESAI: Once *poori-bhaji* was served as breakfast in the aircraft. I could not even break it. It was of a bad quality. What I feel is that it should be of a good quality.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: This is exactly what the bureaucracy does. They will note, "'poori-bhaji' objected to by Member of Parliament. Tomorrow cancel 'poori-bhaji'." This should not be the attitude. We want the quality to be improved. We want 'poori-bhaji', 'idli', 'vada', everything.

AN HON. MEMBER: What about South Indian dishes?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Yes. I go to the extent of saying that the food should start from the area from where the flight originates. If the flight originates from Madras why should I eat 'poori-bhaji'? I would like to eat 'idli-vada'.

SHRI ARIF MOHD. KHAN: The flight may originate from anywhere. But for Jageshji we will have to provide 'caviare'.

SHRI JAGESH DESAI: It should not be like rubber.

SHRI ARIF MOHD. KHAN: I think you do not like Indian breakfast.

SHRI JAGESH DESAI: I always like Indian breakfast I do not relish food in five-star hotels. I am telling you frankly. (*Interruptions*).

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Yesterday Mr. Morarka was telling—I am sorry Mr. Morarka has missed my comments—about the number of telephones to be installed. I want more telephones to be installed and somebody to pick them up also. That is one thing Mr. Morarka missed. He wanted more num-

ber of telephones. I want somebody to pick it up also when it rings. Not bugging, as Mr. Jagesh Desai is saying here. They do bugging I want somebody to answer.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): You don't like to hear that voice saying, "There is a heavy traffic on the line. Please call after some time."

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Now, about civil aviation secuirty. I do not know what sort of security they are providing. Once my beggage was booked even without identification at Bangalore Airport.

SHRI YASHWANT SINHA (Bihar): You were the identification.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: If that is the case, it is all right. But your rule is, I have to identify the baggage. And nobody was able to tell me whether my baggage was booked or not. Should I go to Delhi or not? Nobody was ready to say whether my baggage was inside or not. I got a letter from a lady from Bangalore, one Mrs. Natheeja Fasal. Last week it happened in Delhi Airport. When she was asked to identify the baggage in that area, the baggage was not there. She asked where her beggage was. Finally, the whole baggage had to be offloaded and the flight was delayed by 45 minutes. Can we not improve these things?

SHRI DIPEN GHOSH: Somebody else might have identified yours.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: No, that is not the case. (*Interruption*). If my baggage could be idenified by Mr. Dipen Ghosh and his by Mr. Yashwant Sinha, it would have been all right. But that is not the system. If that is the system, then one man can go and identify all the baggage. That will save the time and energy of all the people (*Interruptions*). If you want to improve the system, do it. I am sorry. If you want to laugh it off, laugh it off. If you want to do some serious job, please do it.

We are experiencing difficulties even in buying tickets and getting confirmation. Only once I went outside the country. There, sitting in London, I could get my seat confirmed for my journeys from Paris and from Dubai. Even the seat numbers were given to me four days in advance.

SHRI KAMAL MORARKA (Rajasthan): Not Air India.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I am coming to Air India.... (*Interruptions*). In our place, even before the aircraft starts flying, we will not be in a position to get our seats confirmed and particularly we are supposed to be the regular travellers, frequent travellers. And frequent travellers will enjoy certain facilities in any aircraft. We do not want facilities, but at least when we, Parliament Members, go to airport, we must be allowesd to buy and fly. Sir, this computerisation is helping in one way or the other. I had an experience in Bombay, sitting for more than one and a half hours because the system was down. They said, 'The system is down." So, all the customers, even the staff, everybody was down. This can be improved by allotting certain minimum seats to every booking centre. When the system is down, you can start booking till the system becomes all right and later on feed us. Yes, Mr. Morarka, I am coming to Air India. Air India has become another Government airline. It has become only a Government airline. I have a friend who frequently goes outside India. He says, "I prefer any airline other than Air India. Horrible!" So he uses the words "Air India travelling is horrible." And many of us except the Parliamentary delegations and Government officers because they are asked to go by Air India and they are the main customers. businessmen and foreigners do not like to go by Air India. (*Interruptions*).

SHRI JAGESH DESAI: Please, for God's sake don't say like that; otherwise Air India will go into loss.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: What Mr. Kamal Morarka says will not bring it down but what Mr. Hanumanthappa says will bring it down! No. My very purpose is,—I am saying it in a different way—if the option is given, the Air India Chairman himself may not like to go by Air India. Kindly see, let our Air India which is flying internationally be comparable with other airlines and let us improve our system. Nothing wrong if there are little deficiencies; we have to do it.

SHRI YASHWANT SINHA: Have you any specific suggestion or complaint?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I told you I have not travelled frequently outside India. I am only listening to the comments from friends like you who have gone abroad. That is all.

Sir, I have one or two more points to make. Our Government has started some modernization programme—modernization of airports, modernization of equipment, modernization of systems, etc. and the Government was processing that. But, during the last five months or so, the files are lying idle and they are gathering dust. Modernization need not be looked at from a political angle.

SHRI ARIF MOHD. KHAN: From what?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: From a political angle. Whether it is this Government or that Government which has started it, it is all in the interest of the country. The modernization of the airports, the airport equipment and the airport systems is all good. There are proposals for improving the facilities or for modernizing them. So, I think you can take out those files from the cupboards and see what best can be done for improving the situation.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Before they get lost!

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Now, Mr. Jacob is reminding me that you have not made any night-landing arrangements at Cochin. Cochin is getting more and more important day by day. Yesterday, there was a claim that there is more traffic and there is more income from the people who come to Kerala from the Gulf countries because they are bringing in money and wealth into the country plus revenue to the airlines. So, night-landing facilities should be provided at Cochin as early as possible.

SHRI DIPEN GHOSH: Good night-landing facilities should be there at Cochin at least for Mr. Jacob!

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Now, coming to Bangalore, you are also confronted with this question when you visit Bangalore frequently as the Civil Aviation Minister. You know that there is a lot of congestion in Bombay. Madras airport has recently been converted into an inernational airport.

SHRI M. M. JACOB: The Minister should consider the question of providing night-landing facilities at Cochin. At present, it is not available. Most of the flights come from Bombay and if they do not keep to the time-schedule and if they are delayed, you get stuck up at Goa and you do not have the money to spend in Goa!

SHRI JAGESH DESAI: Why Cochin only? All the State capitals should have night-landing facilities. What about Imphal, Aizawl, Shillong, etc.? There are no night-landing facilities there. You should have night-landing facilities at least in all the State capitals.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: If Bangalore is converted into an international airport, at least you can remove the congestion in Bombay and there will be a difference in the kind of passengers coming into India if Bangalore is converted into an international airport. Trivandrum and

Cochin will be only for those people who come from the Gulf countries, a majority of them. But if Bangalore is converted into an international airport, we will get more foreign tourists who will come down to Bangalore and there will be more foreign tourists. Therefore, I would request you to consider this question of converting Bangalore into an international airport as early as possible. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Now, Mr. Dipen Ghosh.

SHRI DIPEN GHOSH: Sir, the performance of the Civil Aviation Ministry has to be judged, in my opinion, in terms of what has been stated in its own Report for the year 1989-90. I would like to quote from Chapter I, first paragraph, wherein it has been stated like this:

> "The state of technology has been changing at an incredibly faster rate during the last 25 years. The momentum of such change will only quicken during this decade and later. Aviation, particularly civil aviation, has also not remained untouched by this change."

Now, the most important thing is the last sentence.

> "The thrust of these changes has been on faster, safer and cheaper air travel."

So, let us see now how and to what extent this has been achieved or could be achieved by the Government, that is, faster, safer and cheaper mode of travel as compared to other modes of transport. As compared to other modes of transport, civil aviation is faster.

SHRI YASHWANT SINHA: It may be faster and cheaper, but not safer!

SHRI DIPEN GHOSH: But the question of faster travel is related to the question of maintenance of punctuality. It is not hot simply the question of an aircraft taking just two hours for going from Delhi to Calcutta. If a plane, which is to take off at 10 O'clock, takes off at 12 noon or in the evening and reaches after two hours, it cannot be considered as a faster mode of transport. Actually, the question of faster travel has to be judged in terms of punctuality. But this word "punctuality" is something which is alien to the Indian Airlines or, for that matter, Air-India, and with regard to Vayudoot, the less said the better because, even after buying the ticket, even after having gone to the airport, the passengers come to know very often that the flights have been cancelled that the Vayudoot flights will not operate. So, this is as far as the question of faster travel is concerned.

Then, the other point is about safer travel. Everybody is talking about safety, air safety, and even Mr. Hanumanthappa was talking about. And, Sir, the consensus say—and it is also reported—....

"Yes, the people travel by air because they do not have any other alternative." So they travel without knowing whether that travel will be safe. Inadequate attention to air safety is another problem that afflicts the air services available to the people of our country, whether in the domestic area or in the international services. The third one is, cheaper. We know how cheaper is air travel in our country today, how the freight and fares have been increasing. With the slightest opportunity air freight and air fares are increased, whether during the previous Government or during the present Government. By the very fact which the Civil Aviation Ministry has noted in its own annual report that the changes have to be judged in terms of whether it is faster, whether it is cheaper, whether it is safer; I hope the Minister of Civil Aviation will accept my criticism that it could not achieve that goal as claimed in its own annual report. Statistically—Sir, you teach economics in the universities and

[Shri Dipen Ghosh]

you understand it — statistically if you look at the progress of, say, Indian Airlines, one will come to the conclusion that the growth is phenomenal. Indian Airlines had come into being through an Act of Parliament in 1951. Since 1951 Indian Airlines operates about 220 services daily now. It links as many as 62 destinations and provides services to 10 destinations in the neighbouring countries—220 services linking 62 destinations in India plus 10 destinations in the neighbouring countries. But if you look at the other side you will find that Indian Airlines' fleet, according to this report, is only 61 out of which 10 are leased out to other agencies. That means with 51 aircraft Indian Airlines is managing 220 services linking 62 destinations within the country and 10 destinations in the neighbouring countries. And this fleet includes a variety of aircraft, from the most sophisticated fly-by-wire A-320 airbus operates through airports only 30 per cent of which have proper landing facilities or landing aids. This is according to this report. I am not going out of this report — 220 services connecting 62 destinations inside plus 10 destinations outside the country... with only 51 aircraft of three or four varieties, with only 30 per cent of airports which have proper landing aids. Seventy per cent have no proper landing aids. So, Sir, it is not surprising that a chaos prevails. What else can be there? In fact, in my opinion, Sir; the malady of the Indian Airlines services lies in the Government's attempt to accelerate its growth without providing it the matching, if not optimal, infrastructure and the resources that it requires. If one has to find out where the malady lies, the malady lies here. You can try to stretch out in order to reach or whatever my learned colleague, Mr. Hanumanthappa, said: in our "anxiety" to reach the 21st century...

SHRI H. HANUMANTHAPPA: No, I have not used that word... (*Interruptions*).

SHRI DIPEN GHOSH:...in our anxiety to reach the 21st century in a bigger way we have tried to stretch out. Too many destinations, too few planes, not enough landing aids and barely a handful of pilots to handle...

SHRI M. M. JACOB: Is there a perspective plan for the Indian Airlines?

SHRI DIPEN GHOSH: The perspective plan which your Government had set up—that is what I am talking about. He is the Minister since December 5 of last year.

While we are discussing the problem, we must try to go at the roots of the problem—too many destinations, too few planes; inadequate landing aids and a very limited number of pilots. I have seen myself that a pilot has been called from Calcutta to Delhi to fly back the return flight from Delhi to Calcutta. There is no pilot in Delhi to fly back the Airbus from Delhi to Calcutta. He travelled with me. He was known to me. I asked him: Are you going to fly it? He said: No, I am to fly back, to take the flight back to Calcutta. This is the state of affairs.

SHRI M. M. JACOB: Calcutta had to supply the pilots. That is good. (*Interruptions*).

SHRI DIPEN GHOSH: Of course, Calcutta will be supplying the pilot to pilot the country.

Naturally, Sir, to rectify this imbalance; while maintaining this operational pattern, if you require to maintain this operational pattern, operational services as now, rectifying the imbalance requires more inputs in terms of infrastructure and resources, which is mostly in foreign currency that our country can ill-afford. If you want further growth,

it would require further inputs for infra-structure and further resources in foreign currencies. So, the other option is to match the scale of operations with the existing infra-structure There are two options. You are left with two options. One option is to provide more inputs in terms of infra-structure and resources which are mostly in foreign currencies because further growth will require further infra-structure and more resources in foreign currencies. The second option is to match the scale of operations with the existing infra-structure. You cannot have both. You would ask an organisation to operate 220 services. You would have an organisation to link up with 62 destinations plus 10 in neighbouring countries with only 51 aircrafts with only 30 per cent of the airports having proper landing aids and with a few Pilots In that case, you will have to give more inputs and more inputs mean foreign exchange and more foreign currencies. Therefore, it is not sufficient to discuss the working of the Civil Aviation Ministry alone. Here you also need to discuss the total approach of the policy makers towards whole Transport system of our country.

Civil Aviation is a part of transport system. As Mr. Hanumanthappa was saying, it is a part of the transport system of a country. The policy makers will have to strike a balance between the priorities of needs of the Indian Airlines and the needs of the travellers. It is a very hard option. At least I think that it is a very hard option to decide the priority.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): You have one option. Not to fly.

SHRI DIPEN GHOSH: You have to have the option. You buy 31 aircraft spending Rs. 2500 crores which are all grounded now. I am not going to say who grounded them and why they were grounded. What is the fact? The fact remains that 31 aircraft were bought at a cost of Rs. 2500 crores and not a single paisa is coming out of that investment. How many railway projects have been shelved at the moment for want of money? How many roadways projects have been shelved for want of money? How many waterways projects have been shelved for want of money? How many other essential projects have been shelved for want of money? The question is that of priority, priority of the needs of the Indian Airlines operational expansion and that of the country's travellers. In recent years, Sir, India has taken to the skies in a big way with high-tech; fly by wire. They say that A-320 is computerised or whatever you call it. I am not against computerisation. I am not against induction of high technology. But one should ponder over thousand times before going in for any computerised aircraft because the safety of the passengers is involved in it. It is not that simple as we were discussing about the compuer virus infection today during the Question Hour. If a virus is infected in a personal computer, certain calamities take place. But in a computerised aircraft, if it happens; the result will be dangerous. So, in our anxiety to stretch out; in our anxiety to adapt higher technology, sophisticated technology, we have gone to the skies with the fly by wire technology and also for different reasons we have added Vayudoot and Pawan Hans to it. But we have never looked to the ground because when we talk of induction of high-technology and going up and up in the sky with highly sophisticated technology, by itself we are bypassing the needs of the ground in our country. I hope Mr. Hanumanthappa will agree with me because he represents those sections of the people who believe that expansion and improvement of railways and roadways, perhaps, might well achieve the end of giving wider benefits to the people of our country. I do not dispute with the induction of Vayudoot to connect unconnectable areas. But I find no reason in connecting Calcutta with Delhi or Bangalore with

[Shri Dipen Ghosh]

Delhi or Bombay with Delhi or Madras with Delhi or Hyderabad with Delhi by a high-tech aeroplane because I have travelled by high-tech aeroplane from Delhi to Calcutta, I have travelled by Airbus A-320, I have travelled by this Boeing, and if that travel is to be assessed by the term 'faster', it is not faster that way. It takes the same time because 'faster' also depends upon the distance you will be flying and to cover that distance how up you can go or will have to go. And if you have to land within two hours, then you cannot go up much beyond a limit. So, the question of buying A-320 has to be judged in that way.

So, Sir, India is a very vast country with most of the people being poor and living in villages. They do not have any mode of transport to communicate. So, if you have to discuss, we should discuss in totality the transport policy of the Government. In my opinion, instead of trying to go up and up in the sky, with sophisticated technology; we should try to come down to the ground. A manageable airlines—I emphasise the words 'manageable airlines'—with a manageable scale of operations is sufficient for our country. On the other hand, we should pay more attention to the development of other modes of transport. I do no know whether Mr. Arif Mohd. Khan will be in a position to say anything about it. But the Eighth Plan is in the process of being finalised.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I am only waiting to see how far you will influence your partner in coming up with this. I am only waiting to see, when the Eighth Plan comes out, how far your views will be taken into consideration by the Government.

SHRI DIPEN GHOSH: That is why I have referred to it. You have not referred to it.

Now, the Eighth Plan is being finalised.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): It is still an 'Approach Paper'.

SHRI DIPEN GHOSH: I would like the Government to fix proper priorities in this regard. Sir, there was a time in our country when everything was being considered from the elitist point of view. This elitist approach also overtook the Indian Airlines, Air India and, for that matter; civil aviation. It is because of this elitist approach that the question of acquisition of this fly-by-wire aircraft was considered.

As I said; in my opinion; we should have a manageable airlines. There should be more thrust given to and more investments made in — the other modes of transport. This is because, if there is a manageable airlines with a maganageable scale of operations, they can take care of the passengers, they can take care of customer and other services and, in fact, they can improve the services. Further, this will also help in giving wider benefits to the people of the country, in meeting the needs of more people in the country.

Then, when the hon. Minister replies to the discussion, I expect him to say something about certain information which has been leaked to the Press in regard to acquisition of A-320 aircraft. I am not interested in knowing as to who had finally signed. Somebody has to finally sign, in the normal way of functioning of a Government. I am quite in agreement with Mr. Morarka when he said 'If the Prime Minister will not sign, who else will sign?'. I am not interested in knowing as to who had signed. I am only interested in knowing what was the background, what was the anxiety and what was the requirement behind this move of acquisition of A—320 aircraft. I would like the hon. Minister to clarify this thing, about

the information, the piece of information, which was leaked to the Press recently. I hope he will not try to take cover under the statemnt that the file is missing. Naturally, files may be missing. Sometimes, it happens. This only speaks for the efficiency of the administration. (*Interruptions*) It may be, I do not know.

SHRI CHATURANAN MISHRA (Bihar): Why don't you seek the cooperation of the opposition and get the file.

SHRI KAMAL MORARKA: They are as much in the dark about the facts as anybody else.

SHRI JAGESH DESAI: Mr. Morarka, for four months you did not say anything and you have done it yourself. (*Interruptions*). They have done it.

SHRI CHATURANAN MISHRA: I just asked him to seek the cooperation of the opposition to find out files where they are. If you cannot do it, it is for you...

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Your Minister woke up one day found out that the file was missing.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: The The file was in your hand. It is missing from your hands.

SHRI DIPEN GHOSH: I do not want to miss my link over the controversy of the missing file.

SHRI KAMAL MORARKA: With your permission, Sir. Mr. Chaturanan Mishra is totally wrong. Nothing will come out of the cooperation because the people sitting on that side are equally in the dark. They do not have any clue. It is no use seeking their cooperation, they know nothing about the file.

SHRI CHATURANAN MISHRA: They are in the dark and they do everything in the darkness. So, they know all about it. Such things are done in the dark.

SHRI JAGESH DESAI: We are not in the dark at all. We know..... (*Interruptions*) that you have done it.

SHRI CHATURANAN MISHRA: All that you know, please come out with the truth.

SHRI V. NARAYANASAMY: First of all, you set your own house right, have light in your own house and then say all these things.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): I can assure everybody that the file is not missing in this Parliament House.

SHRI CHATURANAN MISHRA: It seems, Mr. Jagesh Desai has admitted that he knows about the file. The cooperation can be sought from him to find out the file.

SHRI JAGESH DESAI: I know that you have deliberately... (*Interruptions*)

I have made it very clear that it is you who have done it. (*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY: You have a well-planned strategy.

SHRI DIPEN GHOSH: I have certain experience about the Government working.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): And you know how files are missing.

SHRI DIPEN GHOSH: Actually, he says that the file which was started during the regime of the last Government and till the 2nd of December, when the new Ministry had taken over the custodian of the file was the previous Government. Obviously, the custody of the files falls on the

[Shri Dipen Ghosh]

present Government from 2nd December. Sir, the administration is running a system where the same officers and the same people are working. So, naturally, when a file is missing it is a serious thing, how a file could be missing. We have come across those things also that wherever the fire broke out recently, it broke out only in the store rooms where the files were stored, where the documents were stored. I do not know why the fire could not break out in other rooms excepting in store rooms. The Government or some people belonging to the Government, we suspect, did not think of a situation that the same Government would not come back. So, afterwards when they have seen that the new Government has come and everything is being enquired into. they started missing the files. Maybe, the files are put to fire. Many things can happen. Maybe, there are people, agents inside also. I am not debating that issue.

SHRI DIPEN GHOSH: I am not debating over that issue. I have not any time for that.

SHRI T. A. MOHAMMAD SAQHY (Tamil Nadu): In 1967, in Tamil Nadu, when Anna became the Chief Minister, for full one year there were fires in Tamil Nadu. It was susected that the then opposition party had hand in it, as they had been defeated by D.M.K.

SHRI DIPEN GHOSH: I am not debating over that issue. What I want to know is, the Minister, while replying to this discussion, would surely tell us because that information has been leaked to the press, it has come to the knowledge of the people through press reports that for acquisition of this type of aircraft, the decision was taken at the highest level, with the concurrence of the then Prime Minister. And obviously. in the background of what I have stated in this discussion, I thought that this acquisition as such was wrong, it was not necessary for the purpose of giving a wider or better airlines service to the people of our country. So I want to know the story behind it — what was the anxiety, what was the requirement, what was the compulsion behind taking this decision on acquisition of this aircraft? Because to me it is more important that Rs. 2500 crores have been invested in one deal for the acquisition of this aircraft and not a single, paise is coming out of it. With this money, how many villages could be electrified? With this money, how many villages could be supplied with drinking water, how many primary schools could be established in the villages, how many hospitals could be established?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Could you yield for a minute, Mr. Dipen Ghosh? Actually much has been said about the missing file.

SHRI DIPEN GHOSH: I am not discussing that. I am sorry, in that case I am not yielding.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: You have yielded to me. Now you allow me to complete. Actually the CBI investigation has been ordered. CBI has gone into the details, CBI has investigated it and on 29th March, the FIR was filed. Now that fact of missing file was not discovered by the CBI even while filing the FIR. In whose custody was this file? Even on the date of filing the FIR, the CBI had not got this information about the missing file.

SHR DIPEN GHOSH: I have asked the Minister to reply. Let the Minister reply and I am in a position to take care of that when the Minister replies.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I only want this to go on record.

SHRI DIPEN GHOSH: About Air-India, with much fanfare it has been publicised that Air-India's net profit after tax has increased during the last

financial year. My friend, Mr. Morarka, has stated that this particular aspect was examined by the Committee on Public Undertakings, of which I was a member at that time. out of the total flights which Air-India operates, all other flights except the flights going from Cochin-Trivandrum for Gulf countries, are losing flights. Only these Air-India flights to Gulf countries are profit-making flights. And do you know, Sir, in what way they earn profit? They just fleece the young Keralites or other Indian people, the workers, ordinary poor people who go to Gulf countries for earning their livelihood and who have to go there or come back to their home towns once a year, or once in two years, or once in three years. Previously a flight from a Gulf country to Bombay used to terminate at Bombay and from Bombay the passengers would go to Trivandrum, Cochin or Calicut by domestic airlines. Previously they used to insist on Indian Airlines that such persons will have to be charged in foreign currency though they may travel by domestic flights. Afterwards, ever since they started direct fights from Gulf countries to Trivandrum, Cochin or Calicut, they started charging the entire fare in foreign currency. If any passenger terminates his journey at Bombay for one day and then takes a domestic flight, he will be paying less. But, because of hazards involved in getting confirmed tickets in the domestic airbus instead of terminating their journey at Bombay, they prefer going direct to Trivandrum or Cochin by skipping Bombay. So, actually by fleecing these poor people who go to the Gulf countries for earning their livelihood, they are showing a profit. That is why the Committee on Public Undertakings even suggested that for them there was need to reduce the fare because it is not simply the Air-India alone which is earning foreign exchange. Those people are also earning foreign exchange, and it is yet to be assessed as to how much foreign exchange Air-India is earning by operating these flights and how much these poor people from Kerala and other foreign exchange through their sweat and labour in the Gulf countries the foreign exchange which they are bringing back to our country. I hope, Mr. Vice-Chairman, that our Minister and the present Government would not be misled by this illusory figure of profitability of Air-India.

Some of my colleagues have already spoken about other things in Air-India and I am not going to touch those issues. Also, some other colleagues may be speaking about them. But there is one particular thing which I want to stress, emphasize and draw the attention of the honourable Minister to, and it is something to which I had drawn the attention of the Government on a number of occasions in the past. It is the labour relations prevailing in Air-India, Indian Airlines, Vayudoot, etc., etc. As you know, Mr. Vice-Chairman, in Air-India and Indian Airlines, discrimination was being practised on the basis of sex—discrimination between male and female crew in the matter of age of retirement in the matter of subjection to medical examination and in the matter of grounding. It is not simply grounding of aircraft. The female crew are grounded at the age of 45 whereas their male counterparts are alowed to work till the attainment of 58 years of age. So, it is not simply airworthiness of an aircraft but airworthiness of the employees also. The Petitions Committee of the Eighth Lok Sabha had gone into this matter and in its Tenth Report submitted to the Lok Sabha on 9th May 1989 it recommended—I quote:

4 P.M.

> "The Committee feel that a stage has now come for a fresh look at the service regulations, remedy the in-built bias against female employees and take necessary corrective measures with full confidence in the capabilities of our women-folk.
>
> "Considering the general improvement in life expectancy as well as the position obtaining in several in-

[Shri Dipen Ghosh]

ternational airlines, the Committee are of the view that the retirement age of the Air Hostesses may be raised to 55 years. This can be subject to the condition that after completing 50 years of service, the Air Hostesses mady be required to under go a medical fitness test annually. The Committee are also of the view that the restriction of four years' service before an air hostess could get married is not warranted and should be done away with. The only reasonable restriction which the Committee feel could be imposed in keeping with the small family norm, is that the services of an Air Hostess may be terminated in case third pregnancy after two living children. The Committee also feel that there is merit in the Air Hostess to prove that she was not married."

This way they have suggested certain other things. Sir, this matter was taken up by the Committee on Petitions which has submitted a report to Parliament. But the authorities of the Air India and the Indian Airlines completely ignored this plea made by the Committee on Petitions to Parliament. Even Parliament Members representing all parties, during the tenure of the previous Government, raised this issue in Parliament. They led a deputation to the then Prime Minister. Everybody had assured that there would be no discrimination. But still the discrimination is being meted out.

Lastly, I had taken up this matter with the present Minister. He knows all my letters relating to this. He also on the floor of this House, Rajya Sabha, assured that there would be no discrimination. Yet, I am quoting a circular. This is dated March 23, 1990. On March 21, I had a meeting with the Minister, with the representatives of the Air India Air Hostesses in the presence of the Chairman-cum-Managing Director or Managing Director of Air India, Mr. Rajan Jaitley, and everything was decided. After two days from that meeting, on the 23rd this circular was issued by the Air India Human Resource Development Department. What a trick they have adopted! They have agreed they have decided that from now on all Air Hostesses shall retire from the service of the Corporation on attaining the age of 58 years. But what they have done is in the second paragraph:

"They will be required to undertake flying duties only upto 35 years of age, which may be extended up to 45 years, subject to their medical fitness for flying duties. For the purpose of this extension, they will be required to undergo medical examination at the age of 37 years and every two years thereafter up to 45 years."

This does not apply to the male counterparts. This is only in respect of the female crew.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: It may be for valid reasons. Why do you suspect it?

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY (Andhra Pradesh): What can be valid about this, tell me.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Because the lady Member wants, I will tell her.

SHRI DIPEN GHOSH: If it is airworthiness, I accept it, if it is not the age if it is the airworthiness or fitness, health fitness to undertake the journey. But that does not mean that the male are more airworthy than the female or more medically fit after 45 years of age.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): The trouble could be with you and a passenger.

SHRI DIPEN GHOSH: That is why, if the authorities are to judge the medical fitness, if the authorities are to judge airworthiness, then all the male and female air crew must be subjected to the similar paitern of medical check-up. But what are they doing

after 45 years? They are landing. The female crew are being landed, while the male crew is allowed to work till 58 years of age on board.

Now they say, "Right of assignment of job." It means it is they who will assign the job. They will assign the job to a male crew up to the age of 58 years; they will assign the job to a female crew upto the age of 45 years. But those two things are yet to be decided (*Interruptions*) I don't like these things. In a different way you want to use the woman commercially. That is why I am opposed to it. If you are not inclined to see a 58-year-old woman to serve you tea, I am not interested a man of similar age to do so. don't talk all these things. I am constrained to say that repeatedly we have taken up this matter with the previous Government and the present Government, but yet in one way or the other this discrimination is being continued. It has to be stopped; it has to be ended; it has to dismantled once and for all. It cannot be allowed. The entire House with Members of all the parties in the Rajya Sabha had passed a recommendation to the Government. The Minister had given an assurance on the floor of the House on 27th December in the Rajya Sabha and on 12th January next year the Indian Airlines issued an order asking the female crew to appear before the Medical Board on completion of 35 years of age. When they represented on the point that the Minister had assured on the floor of the Rajya Sabha against this, the Management had the check to say that they did not know the Minister or the Minister's assurance; they must go by their own regulations. So, these bureaucrats do not want to take it for granted. The management of the Airlines and Air India want autonomy, but I may point out that this is the type of autonomy that they want.

Some Members talked about the Vayudoot. The present management of the Vayudoot also does not like that the employees should organise themselves into an association or union. Immediately after the association or union is formed, they come down with a heavy hand on the people who form the association. In the matter of promotions or recruitment I have cited certain examples and instances to the Minister showing that the law of the jungle is operating there. The pilots who have been caught red-handed involved in smuggling have been given higher promotions while the pilots who are serving honestly are being superseded. So, the Minister must address himself to find out ways to set the house right in the management and administration of the Indian Airlines, Air India and Vayudoot.

SHRI RAJNI RANJAN SAHU (Bihar): Why not the International Airports Authority?

SHRI DIPEN GHOSH: Previously the National Airports Authority was a Government department. Thereafter a statutory body came up. While the National Airports Authority was set up, they had *ipso facto* taken in Government employees with the assurance that new rules would be framed and as long as new rules were not framed, they would be allowed to continue with their previous benefits and privileges which they used to get as Central Government employees. Three years have elapsed but they have not introduced any new rules. In the meantime, old problems are cropping up. There is none to see all these things. So there must be a good administration, a good management to see all these things and without the cooperation from the employees, without the cooperation from the labour, this type of organisation cannot run.

Finally, I would like to make two suggestions to our Minister, One, though Calcutta airport has been termed as an international airport, the previous Government had sanctioned some money to expand the international airport area, to construct a

[Shri Dipen Ghosh]

new building, there is another lacuna in the system of operation of the Indian Airlines. The Airbus has got their base workshop in Bombay. The Boeing has got its base workshop in Delhi but no other cities have that base workshop. If any small snags develop then, the engineer has to be flown from Delhi or Bombay to Calcutta or Hyderabad or Bangalore to rectify those snags. Until that is done the aircraft remains grounded. So there must be a full-fledged base workshop. There is a long standing demand that there should be a full-fledged base workshop in Calcutta so that for Eastern India that workshop can serve the purposes of the Indian Airlines.

Secondly, the foreign-going flights whether it is Air India or Indian Airlines connecting with neighbouring countries or any other foreign airlines emanating from Bombay to touch Delhi and to go to Bombay and Delhi either way, why should such east going foreign flights not touch Calcutta? The Japanese Prime Minister had visited our country recently and there is a growing friendship between Japan and India. The business will pick up between the two countries. Why the East-going foreign flights should not have a compulsory halt at Calcutta airport?

SHRI RAJNI RANJAN SAHU: There is one flight which touches Calcutta airport technically but not practically. Even if you have to go to Vietnam or Moscow, you will have to come to Delhi to catch the flight, you cannot get it at Calcutta though it goes through Calcutta where it has a technical halt. So this is the discrimination.

SHRI DIPEN GHOSH: That is why I am saying previously certain East-going flights were operating or emanating from Calcutta. Japan Airlines and other foreign airlines were also operating from Calcutta but now what is happening is that all foreign going flights including Air India have started emanating from Bombay and come to Delhi or emanate from Delhi and touch Bombay but are not touching Calcutta.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Mr. Ghosh have you concluded?

SHRI DIPEN GHOSH: Let the Minister come.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Are you waiting for his ears or for your words?

SHRI DIPEN GHOSH: Waiting for his ears. Unlike the previous Government the present Government is co-operative and helpful to the West Bengal Government. I would expect that now this would be done and the Minister will see that all east-going foreign flights have a compulsory halt at Calcutta so that the entire Calcutta, not only the airport, can develop. This will help develop Calcutta economically and industrially. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Shri Ghulam Nabi Azad.

AN HON. MEMBER: Maiden speech.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Maiden hearing.

SHRI GHULAM NABI AZAD (Maharashtra): When I made my maiden speech, that madam was absent.

SHRI SUBRAMANIAN SWAMY: As long as you do not upset airhostesses, it is O.K.

[उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) पीठासीन हुए]

श्री गुलाम नबी आजाद : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आज सदन में हम सिविल एविएशन मिनिस्ट्री के कामकाज के बारे में चर्चा कर रहे हैं । मैं इस सदन के द्वारा भारत के भूतपूर्व प्रधान मंत्री

राजीव गांधी को बधाई देना चाहता हूं जिन्होंने इस मिनिस्ट्री में अन-प्रेसीडेंटेड एक्सटेंशन किया । पिछले 40 वर्षों में सिविल एविएशन मिनिस्ट्री ने काफी प्रगति की, लेकिन 1985 से लेकर पिछले वर्ष तक, जब तक राजीव गांधी देश के प्रधान मंत्री रहे, मेरे ख्याल में इस मंत्रालय ने उससे कई गुना प्रगति की है । इसका सबसे बड़ा कारण मेरे ख्याल में यह था कि श्री राजीव गांधी प्रधान मंत्री के साथ-साथ एक पायलट भी रहे थे वह समझते थे कि सिविल एविएशन मिनिस्ट्री का लक्ष्य क्या है ? विशेष रूप से भारत जैसे देश के लिए जो इतना बड़ा , इतना फैला हुआ है, मेरे ख्याल में विमान सिर्फ तफरीह का जरिया ही नहीं है, बल्कि यह ट्रांसपोर्ट का सबसे बड़ा और सबसे फौरी तौर पर एक जरिया भी हिंदुस्तान में माना जाता है । चाहे वह पैसेंजर्स को हिंदुस्तान के एक कोने से दूसरे कोने में ले जाने की बात हो या इस देश से दूसरे देशों में ले जाने की बात हो । उस के साथ ही कार्गो के सिलसिले में हमारी इंडियन एअर लाइंस और एअर इंडिया ने जो काम किया है, वह भी अपने आप में एक मिसाल है । मुझे इस में कोई शंका नहीं है कि हमारी सिविल एविएशन मिनिस्ट्री ने और हमारे पायलट्सने. हमारे इंजीनियर्स ने पिछले 40 वर्षों से जिन मुश्किल हालात में काम किया है, वह उस के लिए बधाई के पात्र हैं । इतने थोड़े-से पैसे में, जैसे मैं कई साथियों के भाषण सुन रहा था, बहुत कम होने के बावजूद भी 80 करोड़ जनता को कैटर किया और आज भी कर रहे हैं वह बधाई के पात्र हैं ।

महोदय, इस पर चर्चा करना या विरोध करना बड़ा आसान है, लेकिन जब हम चलते हैं, देखते है तो पाते है कि पालट्स को, इंजीनियर्स को, टैक्नीसियंस को कितनी कठिनाइयां होती हैं जैसाकि मैंने कहा 80 करोड़ जनता को 50–60 या 100 जहाजों में चलाना, यह असंभव है, नामुमकिन है । मैं जब विदेशों में छोटे-छोटे मुल्क में भी जाता हूं तो देखता हूं कि जब एक छोटे एअरपोर्ट पर भी हवाई जहाज उतरते है तो वे खिलौने जैसे नजर आते हैं । इतने छोटे-छोटे एअरपोर्ट्स पर इतने हवाई जहाजों की भीड़ लगी रहती है और फिर भी उनकी एफेसिएंसी मेरे ख्याल में हमारे देश के मुकाबले मे उतनी नही है । जहां हम 24 घंटे जहाज को चलाते है तो फिर भी भी हमें शिकायत होती है ।

मैंने राजीव गांधी को इसलिए बधाई दी कि इन पांच वर्षों मैं एअर इंडिया, इंडियन एअर लाइंस, वायुदूत और हेलीकोप्टर सर्विस को बढ़ावा मिला । दो सर्विसेज एअर-इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स की थी ही, वायुदूत और हेलकोप्टर सर्विस वे तो नई चलाई और इसके साथ ही एअर इंडिया और इंडियन एअरलाइंस विमानों की तादाद भी बहुत हद तक बढ़ाई इसका लाभ पूरे देश को मिला । मैं यह पैसों के कमाने के हिसाब से नही कह रहा हू, हमें हर चीज को पैसों के तरीके से नहीं तोलना चाहिए कि कितना फायदा हुआ । क्योंकि हम अपने देश में कई ऐसी चीजें चलाते हैं या करते है जिनका लक्ष्य सिर्फ पैसा नहीं । मेरे ख्याल से, अगर हम पब्लिक अंडरटेकिंग्स का पैसा गिनें तो करोड़ों रुपया हम वहां खर्च करते हैं । तो उसका केवल यही लक्ष्य नही है कि उसकी रिटर्न कितनी आती है बल्कि सवाल यह है कि उससे कितनें लोगों को रोजगार मिलता है, । उसी तरह से जब हम इंडियन एअर लाइन्स और एयर इंडिया की बात करते है तो उसमें केवल पैसा कमाना ही लक्ष्य नहीं है, उसका एक दूसरा पहलू भी है, उसका जो सबसे बड़ा लक्ष्य है, वह है लोगों को सुविधाएं पहुंचाना, उनको एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाना ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसके पिछले पांच वर्षों में न सिर्फ जहाजों की तादाद बढ़ी है बल्कि इंदिरा गांधी अकादमी फुरसतगंज में बनाई गई है, जिसमें आज सैकड़ों पाइलट को ट्रेनिंग मिल चुकी है और सैकडों आज भी अंडर-ट्रेनिंग हैं और नए सिमिलेटर हैदराबाद और बंबई में लगे हैं । नेशनल एअरपोर्ट अथोरिटी

[श्री गुलाम नबी आजाद]

पहली दफा, मेरे ख्याल से, वर्ष 1987-88 में बनी । हमारे पास पहले इंटरनेशनल एअरपोर्ट अथोरिटी थी, लेकिन राजीव गांधी ने पहली दफा यह महसूस किया कि नेशनल एअर-पोर्ट अथोरिटी बनाना उतना ही जरुरी है, जितना इंटरनेशनल एअर-पोर्ट अथोरिटी नेशनल एअर-पोर्ट अथोरिटी बनाने के पीछे जो लक्ष्य था, वह यह था कि वर्तमान हवाई पट्टियों को मजबूत करना, वर्तमान हवाई पट्टियों का आधुनिकीकरण करना और नई हवाई पट्टियों को बनाना । मेरे ख्याल में इन दो तीन वर्षों में जब से यह अथोरिटी बनी है, इसने अपना काम शुरु किया है और एक नया रास्ता बनाया है देश के सिविल एवीएशन के लिए ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसी तरह से जब हम बात करते हैं वायुदूत की, तो बहुत सारे हमारे साथी, इसका भी विरोध करते हैं । डोनियर्स या दूसरे जो छोटे जहाजों के प्रयोग से, मैं समझता हूं कि एक नई दिशा वायुयान सेवा को, हमारे देश में मिली, जहां आज से पांच या दस साल पहले नागालैंड जाने के लिए हफ्तों की बात सोचकर आदमी निकलता था, मिजोरम के लिए या त्रिपुरा के लिए या बहुत सारी जगहों के लिए भी यही स्थिति थी । जहां तक कि अपने ही सूबे के अंदर, जैसे उत्तर प्रदेश के अंदर अगर लखनऊ से कहीं जाना होता था तो मेरे ख्याल से दो दिन तक लगते थे, मध्यप्रदेश में एक जिले से अगर भोपाल जाना होता था तो डेढ़ दिन या दो दिन लगते थे, लेकिन आज वायुदूत सर्विस के जरिए हिंदुस्तान एक दूसरे के करीब आया है । महोदय, मैं समझता हूं कि सन, 1947 में हमारे राज्यों का इंटीग्रेशन तो हुआ था, लेकिन असली इंटीग्रेशन वायुदूत सर्विस के जरिए हुआ है । इसने एक इंसान को दूसरे इंसान के नजदीक लाया है, वरना पिछले चालीस साल में हमारे नक्शे में तो इंटीग्रेशन था, लेकिन एक-दूसरे के नजदीक हम ही नहीं आ पाए थे । ...(व्यवधान)...

SHRIMATI RENUKA CHOWDHRY: I do not know whether Vayudoot was the "doot" of Shri Rajiv Gandhi.

SHRI GHULAM NABI AZAD: Well, I think, you have not got Vayudoot services in your district. So you ask from the Minister he will do the needful.

महोदय, जहां हम कौमी एकता की बात करते हैं, मेरे ख्याल में यह सर्विस हमारी कौमी-एकता का भी एक साधन बन चुकी है ।

जहां तक इण्डस्ट्रीलाइजेशन का संबंध है पिछले चालीस वर्षों से एक शिकायत हमारे देहात में लोगों की रहती थी, विशेष रूप से बड़े-बड़े डिस्ट्रिक्ट में,... कि सब इण्डस्ट्रीयलायजेशन जो है, बड़े-बड़े राज्यों में हो रहा है, बड़े-बड़े स्टेट्स की कैपिटल्स में हो रहा है, डिस्ट्रिक्ट लेबल पर इण्डस्ट्रिलायजेशन नहीं हो रहा है, वायुदूत सर्विस ने डिसैन्टरलाइजेशन आफ इण्डस्ट्री में भी बहुत मदद की । बहुत सारे लोग, उद्योगपति, जैसे महाराष्ट्र, का मैं आपको उदाहरण देता हूं, अपने जिले का उदाहरण देता हूं । पिछले 10 वर्षों से हम कई इण्डस्ट्रियलिस्ट से बात करते थे कि हमारे जिले में आयें, तो कहते थे कौन रात भर चल कर ट्रेन में जायेगा, लेकिन जब से वायुदूत सर्विस शुरु हुई, तो लोग

बिना पूछे इण्डस्ट्री लगाने के लिये रहे हैं। तो उससे डिसैन्टरलाइजेशन हुआ है और डिस्ट्रिक्ट लेबल पर इण्डस्ट्री लगाने में मदद मिली।

तीसरा सबसे बड़ा जो फायदा हुआ, कि बड़े-बड़े शहरों की आबादी पर जो बोझ था; क्योंकि यहां देहातों से और डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर से लोग आ जाते थे काम करने के लिये, वह बोझ भी आहिस्ता-आहिस्ता कम हुआ है और मझे आशा है कि आने वाले समय में ज्यों ही ज्यादा इण्डस्ट्रीज डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स पर लगेंगी, वह आबादी का बोझ जो देहात से या डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स से स्टेट केपिटल्स पर जाता था, वह बोझ भी आहिस्ता-आहिस्ता कम होना शुरू हो जायेगा।

चौथे, जहां तक पवन हंस का सवाल कई लोगों ने इसका विरोध किया है, सदन में भी, सदन के बाहर भी। जब हम सत्ता में थे, तब भी, जब सत्ता से बाहर रहे, तब भी। लेकिन इसके पीछे सबसे बड़ा जो लक्ष्य था, वह था कि पवनहंस ओ.एन.जी.सी. के लिये बुनियादी तौर पर लिया गया था। क्योंकि जो समुद्र में ड्रिलिंग होती थी, आफशोर में उसके लिये हैलीकाप्टर्स का होना बहुत जरूरी था और जितने भी हमारे सीशोरस हैं, उनमें से बहुत सारे ऐसे हैं, जो बहुत सेंसेटिव हैं और इन सेन्सेटिव जगहों पर विदेशी कम्पनियों के हैलीकाप्टर्स चलाना मेरे ख्याल में देश की सिक्युरिटी के हित में नहीं था। सबसे बड़ा यही कारण था कि हम विदेशी कम्पनियों के लीकाप्टर्स को अपने सीशोरर्स पर, जो कि सेन्सेटिव हैं उन पर न चलायें, बल्कि अपने हैलीकाप्टर्स खरीदकर चलवायें। उसके बारे में कई जगह चर्चा की जाती है कि उनको भी ग्राउन्ड किया गया है, लेकिन मेरे ख्याल में वह खाली पेपर्स की चर्चा है, अखबारों की चर्चा है, बहुत सारे हैली-काप्टर्स आज भी चलते हैं।

जहां तक फ्यूचर प्रोग्राम का सवाल है, आज सबसे बड़ा प्रश्न है कि आज जब हम किसी भी मिनिस्ट्री पर चर्चा करते हैं, मैं विशेष रूप से इस मिनिस्ट्री के बारे में नहीं कहता हूं। पिछले कई दिनों से अखबारों में जब हम पढ़ते हैं "उस सदन में चर्चा या इस सदन में चर्चा", तो हर मिनिस्ट्री में यही कहा जाता है कि पिछली मिनिस्ट्री ने क्या किया? आगे की और आज की बात पर कोई चर्चा नहीं हुई। मैं वह कहना चाहूंगा सदन को जैसे- मैंने कहा कि पिछले पांच साल में किस तरह से इण्डियन एयर लाइन्स में, एयर इण्डिया में, वायुदूत में, हैलीकाप्टर सर्विस में विस्तार हुआ, एक्सपेंशन हुआ, अनप्रेसीडेंटेड एक्सपेंशन हुआ, लेकिन यहीं तक कांग्रेस की गर्वनमेंट नहीं रुकी, बल्कि आने वाले 20 साल के लिये कांग्रेस ने एक कम्प्रीहेंसिव ट्रांसपोर्ट प्लान बनाया था, जिसका संबंध न सिर्फ हवाई जहाज से था, बल्कि ट्रेन से था, समुद्री जहाज से था, रेलगाड़ी से था, ट्रक और बस से था और उस कंप्रीहेंसिव प्लान में यह डिस्कस हुआ, न सिर्फ मिनिस्ट्री में बल्कि प्लानिंग कमीशन में डिस्कस हुआ था कि किस तरह से इस कंप्रीहेंसिव ट्रांसपोर्ट प्लान का फायदा उठाया जाये। कहां कार्गो का इस्तेमाल करना चाहिए, कहां ट्रेन का इस्तेमाल करना चाहिए, कहां ट्रक का इस्तेमाल करना चाहिए कहां समुद्री जहाज का इस्तेमाल करना चाहिए, एक जगह से दूसरी जगह खाने-पीने की चीजों या ट्रांसपोर्ट की चीजों को ले जाने में। इसी तरह से सिविल ऐविएशन के बारे में भी एक अलग से प्रोग्राम बना था-टाटा कमेटी रिपोर्ट और इस टाटा कमेटी रिपोर्ट में था कि किस किस्म के नए एयरपोर्ट हमारे देश में होने चाहिए, किस किस्म के नए एयरक्राफ्ट हमारे देश में होने चाहिए, किस किस्म की नेवीगेशन फैसिलिटीज हमारे देश में होनी चाहिए। तो यह कांप्रिहैसिव ट्रांसपोर्ट प्लान आने वाले 20 सालों के लिए हमारे देश का था। मैं पिछली सरकार को बधाई देता हूं जो उस वक्त न सिर्फ संचालन कर रही थी, बहुत मजबूती से एडमिनिस्ट्रेशन भी चला रही थी बल्कि आगे आने वाले 20 सालों के लिए भी उसका जो दृष्टिकोण था वह साफ था और उसकी नजर बहुत आगे थी।

[श्री गुलाम नबी आजाद]

श्री आरिफ मोहम्मद खान: आप सिर्फ पीछे की बात कर रहे हैं . . . **(व्यवधान)**

श्री गुलाम नबी आजाद : आगे की भी हम कर लेंगे। आप एक साल के बाद छोड़ दीजिए। जब तक हमारी सरकार थी, तब की बात कर रहा हूं। आप छोड़ दीजिए, हम आगे की बात कर लेंगे।

श्री आरिफ मोहम्मद खान: लगता है पुरानी यादें कचोट रही हैं . . **(व्यवधान)**

श्री गुलाम नबी आजाद : आगे की बात मैं अभी तैयारी कर के कहूंगा कि उस कांप्रिहैसिब प्लान को हम लागू करेंगे। सिविल ऐविऐशन की जो टाटा कमेटी की रिपोर्ट है उसको हम लागू करेंगे। जैसे ही आप जायेंगे वैसे ही हम उसे लागू करेंगे।

श्री आरिफ मोहम्मद खान : यही उम्मीद बनाकर रखिए। जिन्दा रहने के लिए बहुत जरूरी है . . **(व्यवधान)**

श्री गुलाम नबी आजाद : मेरे ख्याल में जहां तक मंत्री महोदय का सवाल है, मैं उनसे कुछ सवाल पूछना चाहता हूं आने वाले वक्त की योजनाओं के बारे में। अभी हमारे एक मित्र ने पूछा 320 एयर बस के बारे में। मैं उसके मैरिट्स-डिमेरिट्स में नहीं जाना चाहता लेकिन उसके बारे में चर्चा हुई। उसकी फाइल के बारे में मैं नहीं जानता। मैं नहीं जानता कि यह सरकार अपनी फाइलें कहां रखती है, सड़क पर या छत पर या लाकर्स में। वह जिम्मेदारी तो सरकार की है कि फाइल गुम हुई तो कैसे हुई लेकिन उसका जो परपज था हवाई जहाज खरीदने का, एक तो मेरे ख्याल में कोई भी अक्लमंद सरकार सब अंडे एक ही टोकरी में रखना नहीं चाहेगी क्योंकि 1972 का अगर हम याद करें तो उस वक्त इंडियन एयरलाइंस के लिए हमें कुछ हवाई जहाजों के स्पेयर पार्टस मिलने तक बंद हो गए थे, एक ऐसे देश से, जहां से हमने ये हवाई जहाज खरीदे थे।

तो मेरे ख्याल में अकलमंदी की बात यह है कि जहाज सिर्फ एक जगह से ही नहीं दूसरी जगहों से भी खरीदे जा सकते हैं। दूसरी सब से बड़ी बात यह थी कि हमको ऐसे जहाज चाहिए थे जो सोफेस्टिकेटेड हों, वैस्ट हो और फ्यूचरस्टिक हों और मेरे ख्याल में एयर बस 320 हमारी डिमांड को मीट करती थी क्योंकि वह सोफेस्टिकेटेड भी थी, बैस्ट भी थी और फ्यूचरिस्ट भी थी। आज मैं उस की खरीद की मैरिट्स और डिमैरिट्स में नहीं जाना चाहता। कई लोग कहते हैं, जैसे इंडियन एक्सप्रैस में निकला कि प्रधानमंत्री ने कहा और सेलेक्शन कमेटी ने भी कहा। मैं यह नहीं कहता कि प्रधान मंत्री को करना चाहिए था या नहीं करना चाहिए था लेकिन एक जनरल बात मैं कहता हूं कि अगर एक सेलेक्शन कमेटी, दो मिनट के लिए मैं कहता हूं अगर प्रधान मंत्री की भी इजाजत से हो, आपत्ति तब हो जाती है जब सेलेक्शन कमेटी से नीचे वाले उसका आर्डर दें, जब ऊपर वाला देता है तो ऊपर वाले की पूरी इजाजत होती ही है, सुप्रीम होता है, जब प्रधान मंत्री पूरे 80 करोड़ जनता का संचालन कर सकता है तो एयर जहाज नहीं खरीद सकता क्या? I do not say that he has done it, but just I say it for an example.

अभी इसी का उत्तर मैं यहां देना चाहता हूं। आरिफ साहब से कम्पेयर होगा। यहां मेरे मित्र लोग यह कहते हैं कि सैलेक्शन बोर्ड या परचेज बोर्ड उसको खरीदना चाहे तो खरीद सकता है। प्रधान मंत्री नहीं खरीद सकता। लेकिन यहां हमारे आरिफ भाई ने यह मान लिया कि विमान ग्राउन्ड जो किये वह उन्होंने खुद किए। यहां भी टैक्नीकल जो लोग हैं बोर्ड आफ डायरेक्टर जो है उनको निर्णय लेना चाहिए था ग्राउन्ड करने का मिनिस्टर को नहीं लेना चाहिए था। मैं खाली यह नहीं कहता that he should not have done. He is a Minister. He has every right. But he should not have double standards.

श्री आरिफ मोहम्मद खान : मैं कहां कह रहा हूं? आप को खुद नहीं पता कि आप क्या कह रहे हैं। या तो यह कहिए कि हम में यह मारेल करेज है, हम यह कर रहे हैं, जिम्मेदारी हमारी है, हमने फैसला लिया है। आप उसको या अगर या मगर कर के कह रहे हैं

If you have the normal courage, then say so I am saying that I have taken the decision, and if there is anything wrong, I will accept. Show some moral character. But you have not been authorised to do that. That is why you are going sometimes here, sometimes there... (*Interruptions*) You cannot go beyond your brief. That is your problem.

SHRI GHULAM NABI AZAD: It is not the Janata Dal. We do not get any briefs. (*Interruptions*)

SHRI ARIF MOHD. KHAN: I want the hon. Member to yield for a minute.

(*Interruptions*)

माननीय श्री गुलाम नबी आजाद जी कांग्रेस पार्टी के जिम्मेदार सदस्य हैं, पार्टी के स्पोक्समैन रहे हैं, उनके लिए यह कहना कि मैं यह नहीं कह रहा हूं कि ऐसा हुआ है, मैं सिर्फ यह कह रहा हूं कि मान लीजिए ऐसा हुआ है, प्रधान मंत्री जी ने ऐसा किया है और फिर उसके साथ तुलना करना कि सिविल एविएशन मिनिस्टिर ने इस सदन में मान लिया कि ग्राउन्ड मैंने किया तो मैं कहता हूं कि फिर उनको यकीन के साथ या तो यह कहना चाहिए कि वह डाकुमेंट झूठा है, वह डाकुमेंट सही नहीं है या आप नैतिक साहस दिखाइये और कहिए कि हां, फैसला हमने लिया है, फैसले की जिम्मेदारी हम कबूल करेंगे। लेकिन आप यह नहीं जानते आप को क्या कहना है। मैं चाहूंगा कि आप अगर, मगर मत कीजिए, साफ-साफ कहिए किसने लिया है यह फैसला।

श्री गुलाम नबी आजाद : मैं जवाब दे रहा हूं। माननीय मंत्री जी मैं यह कह रहा हूं कि आप डबल स्टेण्ड प्ले कर रहे हैं। मैं तो प्रधान मंत्री नहीं हूं, मैंने तो उदाहरण दिया। मै यह कहता हूं कि अगर आपके पास सबूत है तो आप दो कागज लीक कर के उसका फायदा नहीं उठा सकते। आप फाइल भी खुद छिपा लेंगे और बदनाम हम को करेंगे। चोरी खुद करेंगे और बदनाम दूसरों को करेंगे। आपको फाइल मेज पर रख देनी चाहिए (**व्यवधान**) आप फाइल भी खुद छिपा कर रखेंगे और दो कागज निकाल देंगे जो हमारे खिलाफ हों, आपके हित में हो। आप पूरी फाइल सदन में रखिए (**व्यवधान**)

श्री आरिफ मोहम्मद खान : आपकी रेपुटेशन बदनाम होने वाली है तो हम क्या करें। (**व्यवधान**)

श्री गुलाम नबी आजाद : दूध का दूध और पानी का पानी निकलेगा (**व्यवधान**)

SHRI ARIF MOHD. KHAN: Blame your reputation. Do not blame us... (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. BAPU KALDATE): Mr. Narayanasamy, allow him to continue. (*Interruptions*)

SHRI ARIF MOHD. KHAN: I have already said that they have to blame their reputation if they feel that they are being... (*Interruptions*) ...This is because of your reputation... (*Interruptions*)

डा. रत्नाकर पांडेय : मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं कि क्या मंत्री महोदय सारी फाइलें सदन के सामने रखेंगे ... (**व्यवधान**)।

SHRI M. M. JACOB: Why does the Minister get excited when somebody says that all the files must be placed on the Table of the House.

SHRI ARIF MOHD. KHAN: It is to be seen by everybody as to who is feeling excited.

SHRI SUBRAMANIAN SWAMY (Uttar Pradesh): He should go and

[Shri Subramaniam Swamy]

meet Mr. Rajiv Gandhi to tell us where the file has gone.

SHRI ARIF MOHD. KHAN: I am ready to go anywhere to get the file. I am ready to go to go Mr. Ghulam Nabi Azad also. (*Interruptions*).

SHRI M. M. JACOB: You can ask your Prime Minister. He was there in the Government at that time.

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : बड़ी शांति से सदन चल रहा था ।

श्री गुलाम नबी आजाद : हवाई जहाज का संबंध है तो कुछ मिसाइल्स भी चलने चाहिए ।

अब मैं माननीय मंत्री जी से कुछ स्पेसिफिक सवाल पूछना चाहूंगा । आपने इस बात का इकरार कर लिया है कि जहाज ग्राउन्ड आपकी मर्जी से हुए, लेकिन जो 60 करोड़ रुपयों का नुकसान पिछले तीन महीनों से ग्राउन्ड करने से हुआ, आपके अन्दाज से कम हो सकते हैं, लेकिन मेरे हिसाब से 60 करोड़ बनते हैं तो यह जो 60 करोड़ का नुकसान इंडियन एयर लाइन्स को 16 विमान ग्राउन्ड करने से हुआ, इसके लिए कौन जिम्मेवार है ?

इसके अलावा 152 पाइलट जिन्होंने विदेशों में ट्रेनिंग की है, बेकार बैठे हुए हैं और सरकार से पिछले तीन महीनों से मुफ्त में तनख्वाह ले रहे हैं, उनके पैसे के लिए जिम्मेवार कौन है ?

श्रीमती लेणुका चौधरी : उनके लिए कौन जिम्मेवार है जो 90 आदमी मारे गये हैं ? उन वेबाओं के लिए कौन जिम्मेवार है जिनको तनख्वाह नहीं मिल रही है, उनकी हाय किसको लग रही है, इसका भी जवाब दीजिये ?

SHRI GHULAM NABI AZAD: I will come to that.

श्रीमती रेणुका चौधरी : भारतीय इंसान की तुलना आप पैसे से कर रहे हैं ... (व्यवधान) । आपको शर्म आनी चाहिए । उनकी चिता पर आग लगा दी, अब यहां पर बोलते हैं ? तारीफ करो इस आदमी की जिसने हिम्मत दिखाई ... (व्यवधान)

SHRI SUBRAMANIAN SWAMY: The Minister must explain why there was no crash of A-320 while the Congress was in power.

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव (महाराष्ट्र) : इनको आग लगने का गम नहीं है, इनके यहां तो आग देर से लगी है ... (व्यवधान) ।

श्री गुलाम नबी आजाद : हमने तो 320 विमान खरीदे, आप 420 खरीद लीजिये ।

श्रीमती रेणुका चौधरी : आप 320 में 420 करते हैं ... (व्यवधान) ।

श्री गुलाम नबी आजाद : मैं माननीय मंत्री जी से पूछ रहा था कि 60 करोड़ रुपये का जो नुकसान हुआ, 152 पायलेट जो अभी बेकार हैं, 101 इंजीनियर जो बेकार हैं और सैकड़ों की संख्या में जो टेक्नीशियंस बेकार हैं इसके लिये कौन जिम्मेदार है, करोड़ों रुपये के वेस्टेज के लिये कौन जिम्मेदार है ? Somebody should be held responsible and accountable for that also. If you are taking responsibility for other things, there should be somebody accountable for this also.

दूसरी बात, हमारी बहन ने जो बताया, आपके लिये है । माई फ्रेंड्स हैज गाट आबजेक्शन लेकिन मैं बहन कहूंगा । विमान के बारे में आपने बताया कि जहाज में, विमान में लोग मारे गये उनके लिये जितना आपको अफसोस है उतना ही दुख हमें भी और हर हिन्दुस्तानी को होगा और होना चाहिये । लेकिन सवाल है कि क्या खाली हिन्दुस्तान में ही जहाज से लोग मरे ? क्या दुनिया में रोज जहाजों के हादसों में लोग नहीं मरते ? आप क्या

मुझे आंकड़े देंगे कि हिन्दुस्तान में कितनी गाड़ियां रेलवे ट्रैक से गिरती हैं ? क्या इससे आपने रेलों को बंद कर दिया ? यहां ट्रकों, बसों में, रात को रोज टेलीविजन में देखते है कि आज इतने लोग मरे, शिमला में 52 लोग मरे, 60 लोग मरे, 80 लोग मरे तो क्या आपने ट्रकों और बसों का चलना बंद कर दिया ? ऐसा नहीं हो सकता है हमारी बहन। आपके विज्ञान भवन में आग लगी, निर्माण भवन में आग लगी, शास्त्री भवन में आग लगी तो क्या आपने इन सबको बंद कर दिया ? क्या इन भवनों में कोई नही रहता ? ...(व्यवधान)...आपकी मैं नेशनल फ्रंट गवर्नमेंट मे हर तीसरे दिन कोई न कोई एक्सीडेंट होता है। कभी सी.पी.एम. और कभी बी.जे.पी. वाले गाली देते है। लेकिन आप नेशनल फ्रंट गवर्नमेंट को बंद तो नहीं करेंगे ? ...(व्यवधान)

This is no argument. You are trying to divert the attention of the people from the misdoings of the Government and from the non-performance of the Government. You are trying to divert the attention of the people of this country. (*Interruptions*).

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: You are using diversionary tactics...

SHRI GHULAM NABI AZAD: These accidents happen not only in our country. They happen all over the world. And this is an international phenomenon.

SHRI YASHWANT SINHA: Corruption was also an international phenomen.

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: They have institutionalised it.

श्री गुलाम नबी आजाद : मैं अपनी बात को खत्म करते हुए यहीं बात कहना चाहता हूं कि 1977 में भी आपने यही रवैया आख्तियार कर लिया था। जनता पार्टी ने 1977 से 1980 तक, मैं आपको ऐज ए गुड फ्रेन्ड एडवाइज करता हूं और रेक्वेस्ट करना चाहता हूं कि 1977 से 1980 तक भी आपने यही रवैया अपनाया था। आपने शाह कमीशन शुरू किया था और इसका रिजल्ट हुआ कि ढाई साल में आपकी कुर्सी उलट गई। आज आपने फिर वही एटीट्यूड शुरू कर दिया है क्योंकि उस वक्त की जनता पार्टी और इस बीच के जनता दल में कोई ज्यादा अंतर नहीं है एक्सेप्ट सुब्रह्मण्यम इज नाट देयर। ...(व्यवधान)...

श्री सुब्रह्मण्यम स्वामी : यह तो दल-दल है।

श्री गुलाम नबी आजाद : मैं आपसे भी रेक्वेस्ट करूंगा और यह मैंने पिछली दफा भी कहा था कि पिछले इलेक्शन के वक्त लोगों ने आपको वोट दिया लेकिन हमको गालियां देकर, हमारी पिछली सरकार को गालियां देकर अब आप ज्यादा देर जिंदा नहीं रह सकते। आपको अपनी परफार्मेंस के आधार पर जिंदा रहना होगा, अपनी करनी के आधार पर जिंदा रहना होगा। दुर्भाग्य से पिछली दफा 1977 में फैमिली प्लानिंग आपकी निर्माता हो गई, उसकी वजह से आप सत्ता में आ गये और आपके लिए सौभाग्य की बात है कि इस वक्त राम जन्म भूमि और बाबरी मस्जिद भगवान बन कर आ गये, आप सत्ता में आ गये, आप एक्सीडेंट से सत्ता में आए

This is an accidental Government. The birth of this Government in 1977 was, and its birth even today is, just by sheer accident. It is not because of your perfomance, not because of your politicies, not because of your programmes and not because of the liking of the people for you.

Thank you.

उपसभाध्यक्ष (डा. बापू कालदाते) : श्री प्रमोद महाजन। आपका नाम सुनकर सन्नाटा छा गया।

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र) : हम एअर बस-320 थोड़े चला रहे हैं जो सन्नाटा हो जाए । उपसभाध्यक्ष महोदय, नागर विमानन मंत्रालय ने अपनी रिपोर्ट के पृष्ट-1 में प्रमुख विशेषताओं में भले ही यह कहा हो कि वे तीव्र, सुरक्षित और सस्ती हवाई सेवा देना चाहते हैं, यह दावा उनका उतना ही झूठा है जितना कि इस रिपोर्ट में छिपी विमान परिचारिका की मुस्कान । जैसे मोनालिसा के हास्य के अर्थ लगाना मुश्किल हो जाता है वैसे विमान परिचारिका की गम्भीरता का भी अर्थ लगाना मुश्किल होता है और उसी प्रकार रिपोर्ट में भले ही कुछ कहा हो, अनुभव विपरीत आता है। सरकारें बदल जाती हैं। इस वर्ष हम इस मंत्रालय की चर्चा कर रहे हैं जिसमें आधी जिम्मेदारी मेरे बाई ओर जो सदस्य बैठे हैं उनकी है और आधी जिम्मेदारी मेरे दाहिने ओर जो बैठे हैं, उनकी है ।

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते): और आपकी ?

श्री प्रमोद महाजन : मेरी कुछ नहीं है। मैं इस हवाई यात्रा जो सस्ती, तीव्र और सुरक्षित किये जाने का प्रयास कर रहे हैं, उसका उपयोग लेना चाहता हूं।

श्री कमल मोरारका : इनकी जिम्मेदारी उनके लिए क्रिटिकल है और हमारे लिए क्रिटिकल सपोर्ट है ।

श्री प्रमोद महाजन : यातायात के सभी मंत्रालयों में नागर विमानन मंत्रालय सबसे चहेता मंत्रालय है । यह सबसे छोटा मंत्रालय है। इसमें सबसे कम यात्री यात्रा करते हैं। मेरे मित्र गुलाम नबी आजाद से थोड़ा अलग हट करके मैं यह कहना चाहूंगा कि 80 करोड़ जनता का इससे कोई संबंध नहीं है । वह तो एक प्रतिशत जनता से भी शायद संबंधित नहीं है, यह ऐसा मंत्रालय है। लेकिन आश्चर्य यह है कि (व्यवधान)

श्री गुलाम नबी आजाद : मैंने इंडस्ट्री का कहा जैसे डिस्ट्रिक्ट में इंडस्ट्रीज होती है (व्यवधान)

श्री प्रमोद महाजन: उस पर भी आऊंगा, अकोला पर आऊंगा, वायूदूत की चर्चा के समय आप बैठिये ।

श्री विश्वजित पथ्वीजित सिंह : नार्थ ईस्ट में यह एअर सर्विसेज है जिनके द्वारा सब कुछ होता है । वहां यह बहुत इसेंशियल सर्विस है ।

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : उनकी अक्लमंदी पर भी भरोसा रखिये । इतना कहने की कोई आवश्यकता नहीं है ।

श्री कमल मोरारका : वह पहले से डिफेंस लगा रहे हैं. उनको मालुम है उनकी कमजोरी कहां है ।

श्री प्रमोद महाजन : मैं नागर विमानन मंत्रालय का विरोध नहीं कर रहा हूं । मेरे कहने का अर्थ यह था कि सबसे छोटा मंत्रालय है, सबसे अत्याधुनिक साधन मिले हैं । हमारी बसें या रेले भले ही आज 19वीं शताब्दी में चलती हों लेकिन विमानन मंत्रालय के पास 21वीं सदी के साधन हैं । इसलिए इस मंत्रालय का महत्व और भी बढ़ जाता है जबकि मत्रालय छोटा हो, साधन अत्याधुनिक हों, यात्रियों की संख्या कम हो तो इसे चलाने में इतनी अड़चनें या मुश्किलें क्यों आती हैं ? अब यह स्थिति क्यों आई ? इसकी चर्चा जब हम शुरू करते हैं तो स्वाभाविक रूप से एयरबस 320 की चर्चा आती है । मैं कोई तकनीकी विशेषज्ञ नहीं हू, पर मैं समझता हूं कि संसद किसी हवाई जहाज का तकनीकी विश्लेषण करके, वह ठीक है या गलत है, यह निर्णय लेने से सक्षम नहीं हो सकती । ससद के नाते तो हमारा यह काम हो सकता है कि इस हवाई जहाज को खरीदने का कार्यपालिका का जो निर्णय था वह उचित ढंग से था, ठीक प्रक्रिया से था यह देखें और चयन पद्धति में यदि दोष हैं तो उनको दूर करने का प्रयास करें ।

समाचार पत्रों में हमने पढ़ा कि 2 अगस्त 1985 को प्रधान मंत्री के कार्यालय में निर्णय लिया गया । एक तो मुझे आपत्ति नहीं है कि प्रधान मंत्री के कार्यालय में निर्णय लिया जाए और पता नहीं, मेरे याददाश्त अगर ठीक हो तो हो सकता है 2 अगस्त, 1985 को प्रधान मंत्री ही नागर विमानन मंत्री हो । अगर उस समय वे मंत्री हों तो उनके मंत्रालय में यह निर्णय लिया गया हो तो इसमें कोई बहुत आपत्तिजनक बात मुझे नहीं लगती । आपत्तिजनक बात इसमें हमारी दृष्टि में यहां आती है कि इसमें अगर ऐतिहासिक घटनाचक्र देखें तो अचानक एयरबस 320 में जाने की हमको आवश्यकता क्यों महसूस हुई । मैं बहुत संक्षेप में कहूंगा कि हमारी विमान सेवाओं के लिए आवश्यक विमानों का निर्धारण करने के लिए अगस्त, 1983 में दिलबाग समिति नियुक्ति हुई, मई, 1984 में उसने अपनी रिपोर्ट दे दी । उसी महीने में इंडियन एयर-लाइन्स का जो संचालक मंडल है, बोर्ड आफ डाइरेक्टर्स है उसमें इसको सहमिति मिली । उन्होंने एक नेगोशियेटिंग कमेटी बनाई । उन्होंने जून, 1984 में इस पर निर्णय ले लिया और अगस्त 1983 से जून जुलाई 1984 तक बोइग 757 के खरीदने का निर्णय पूर्ण रूप से हुआ । अब अचानक इसके बाद एयरबस 320 हवाई जहाज वाले हमारे पास पहुचे । मान न मान मैं तेरा मेहमान, इस हिसाब से उन्होंने कहा कि आप खरीदिए । इसमें कोई आपत्ति नहीं कि हम घर में बैठे हैं और रास्ते में मेरे बिना बुलाए कोई चीज खरीदने को कोई कहता है तो मुझे देखने में कोई आपत्ति नहीं है । हमने देखा, इसमें आश्चर्य नहीं है लेकिन देखने के बाद. . .(व्यवधान) अब यह जो पसंद आने की प्रक्रिया है मतलब डेढ़, दो साल विचार करने के बाद एक निर्णय पर आने वाला मंत्रालय केवल एक वर्ष के भी कम समय में, किसी भी समिति की सिफारिश को न लेते हुए अचानक दूसरा हवाई जहाज लेने का जब निर्णय करता है तो स्वाभाविक रूप से इसमें संदेह का निर्माण होता है और इसलिए इन संदेहों का निराकरण होना आवश्यक बन जाता है । मेरा यह कहना नहीं है कि इसमें कुछ घोटाला हुआ हो होगा; शायद न भी हो, हवाई जहाज अच्छा था, बुरा था इस पर भी मैं अपनी टिप्पणी नहीं दे रहा हूं लेकिन जिस प्रकार से एक हवाई जहाज खरीदने की प्रक्रिया पूर्ण समाप्त होने के बाद अचानक जब हम कोई दूसरी चीज खरीदने जाते हैं वह भी उस अवस्था में कि दुनिया में हमारे खरीदने के पहले किसी ने नहीं खरीदा था शायद बाद में भी किसी ने नहीं खरीदा था उसी रूप में, तो स्वाभाविक रूप से जनता के मन में शंका आ जाती है । इसलिए इन आशंकाओं का निराकरण करना वर्तमान सरकार का कर्तव्य है । मैं इस बात से सहमत हूं कि आरोप लगाकर हम बहुत दिन नहीं चल सकते हैं । अगर हमने कहा है कि इसमें कुछ घोटाला हुआ है, तो महीने, दो महीने, तीन महीने जनता इंतजार कर सकती है अगर 4–6 महीने के बाद भी इसमें कुछ निर्णय नहीं निकला तो हो सकता है कि हमारा आरोप गलत हो । मुझे लगता है कि किस शक्ति से मंत्री बोल रहे हैं अगर गलत हो तो कहेंगे कि वह गलत था, अगर हम नहीं कहेंगे और आरोप 5 P. M पर आरोप लगाएंगे तो मैं इससे सहमत नहीं हू लेकिन निश्चित इस देश की जनता चाहती है कि आखिर इसमें क्या हुआ ?

इस विमान के संबंध में महत्वपूर्ण प्रश्न तो अब निर्माण हुआ है कि बगलौर की दुर्घटना के बाद हमने इस जाति के हवाई-जहाज को स्वाभाविक रूप से जमीन पर, इस बेड़े को रखा है । जहां तक मंत्री महोदय के दोनों सदनों के भाषण का अध्ययन करने का मैंने प्रयास किया है; उसमें उन्होंने एक जगह यह भी कहा है कि इस बेड़े को जमीन पर रखने का केवल यह कारण नहीं है कि बंगलौर की दुर्घटन हुई थी । उन्होंने यह कहा है कि बंगलौर की दुर्घटना के पश्चात् भी तीन-चार दिनों में लगातार इस प्रकार के हवाई जहाजों में खराबियों की रिपोर्ट जब उनके पास आई और दुर्घटना स्वाभाविक रूप से मस्तिष्क में तीन-चार दिन पहले से चल रही थी, तो उन्होंने यात्रियों की सुरक्षा सर्वोपरि मान कर इस बेड़े को जमीन पर रखा है ।

[श्री प्रमोद महाजन]

स्वाभाविक रूप से अगर मंत्री या तकनीकी विशेषज्ञों के मन में इसकी आशंका हो कि यह ठीक ढंग से चलेगा नहीं और एक हवाई-जहाज जब गिर गया हो, तो मुझे लगता है कि इस हवाई-जहाज को चलाना और जब तक मंत्रालय को या इंडियन एय लाइन्स को अपने आप इस बात पर आश्वस्त हो नहीं जाते कि ए–320 हवाई-जहाज चलाने के लायक है, तब तक इसको उड़ाना गंभीर गलती होगी । इसलिए मुझे लगता है कि इनको जमीन पर रखना, यह राजनीतिक निर्णय होगा, तो यह भी गंभीर गलती होगी क्योंकि इसमें देश का नुकसान होगा ।

लेकिन अगर इसको उड़ाने का आग्रह हम करें और वह राजनीतिक दृष्टि से करें और भगवान न करे–इसके बाद कोई भी हवाई-जहाज न गिरे–लेकिन भगवान न करे कि अगर कोई ए–320 गिर जाएं, तो लगता कि यह हमारे लिए बड़ी ही–मतलब लोग कहेंगे कि अगर दूध का जला फूक-फूक कर पीता है, तो इतना सामान्य ज्ञान अगर सरकार में नहीं होगा, तो मुझे नहीं लगता है कि कोई जनता ऐसी सरकार को पसंद करेगी ।

अब सवाल इसमें यह आता है कि इसको जमीन पर कितने दिन हम रखेंगे । इसका कोई समय होना चाहिए । हमने कल अपने मंत्रालय की चर्चा शुरू की है और शायद यह दुर्घटना 14 फरवरी को हुई थी, पूरे तीन महीने हो गये हैं । अब इस दिशा में आगे कैसे जा रहे हैं, जैसे मंत्री महोदय ने इसको जमीन पर रखने का तो निर्णय खुद किया, लेकिन अब हम इसका क्या करेंगे ? अब आज के अखबारों में खबर यह है कि इनको हमने कुछ दिनों के लिए किराये पर देने का निर्णय लिया है । अब मैं यह नहीं जानता कि यह खबर सच-झूठ कितनी है । मैं इसे पढ़कर सुनाता हूं ।

"The Indian Airlines Board on Monday decided to lease out some of its grounded Airbus A-320s on a short-term basis.

The IA will float a global tender for the purpose to select airlines or leasing companies interested in taking these planes on lease. The Board took a dection to form an internal committee to chalk out details of the leasing plan.

The planes would be given on lease without effecting any modifications. There are 14 Airbus A-320s which have been grounded following....."

अगर यह निर्णय हो चुका है, तो कम से कम दोनों सदनों में इसकी चर्चा नहीं हुई है । लेकिन अगर इंडियन एयर-लाइन्स ने इसको कुछ दिन के लिए ही क्यों न हो, किराये पर देने का अगर निर्णय लिया हो, मुझे पता नहीं कि इसको किराएदार मिलेगा या नहीं मिलेगा, क्योंकि ऐसी दुर्घटना और इतनी चर्चा के बाद इसको उठाने वाला कौन होगा, पता नहीं ।

लेकिन हो सकता है कि कोई देश इसमें और माडिफिकेशन करके लें लें । तो स्वाभाविक रूप से इस पर अगर संसद में भी प्रकाश डाला जाए, जब इसी मंत्रालय की चर्चा हो रही है तो जो बताया है कि इस बेड़े को जमीन पर रखने के कारण स्वाभाविक रूप से जो देश का नुकसान हो रहा है, उससे इस प्रकार से किराये पर देने से बच सकता है, तो उस दृष्टि से जरूर पूछे । यह स्वाभाविक रूप से आना चाहिए ।

अब जहां तक एक गायब फाईल की चर्चा हम कुछ दिनों से सुन रहे हैं, मैं तो इसमें सिर्फ यही जानना चाहता हूं कि चर्चा हमने सुनी है, लेकिन विशेष रूप से आनन्द होगा अगर मंत्री महोदय अपने उत्तर में यह बता दें कि यह फाईल कहां गायब हुई ? आखिर गायब हुई, कभी न कभी, किसी न किसी ने कहीं देखी थी । तो क्या मंत्री महोदय ने स्वयं देखी थी, और उसके पश्चात वह गायब हो गई ?

अगर मंत्री महोदय ने नहीं देखी थी, तो क्या लिस्ट में वह फाईल थी, जैसे कि फाइलों की लिस्ट होगी कि यह 25 फाइलें हैं इस विषय की, तो वह लिस्ट पर थीं, लेकिन बक्से में नहीं थी । अगर बक्से में नहीं थी तो वह लिस्ट पर आ गई है । मैं तो किसी सरकार चलने में नहीं था लेकिन दूर-दूर से मंत्री महोदय अनेक मित्र होते हैं तो स्वाभाविक रूप से फाइल अगर एक टेबल से दूसरे टेबल पर जाती है तो उसका कोई तो हिसाब रखा जाता होगा ? अगर वह नागर विमानन मंत्रालय की ओर से प्रधान मंत्री के कार्यालय में गई होगी तो होगी तो लिखा होगा ? अगर वह प्रधान मंत्री के कार्यालय में अटक गई है और पीछे नहीं आई है तो उसकी तारीखें तो होंगी ? अगर प्रधान मंत्री के कार्यालय से आपके ज्वाईट सेक्रेटरी, सेक्रेटरी के कहीं आकर अटकी होगी तो उसका स्वाभाविक रूप से मुझे लगता है कि इसको ट्रेस करना इतना मुश्किल नहीं है और इसलिए इस गायब फाइल की चर्चा के कारण चाहे वह सत्तारूढ़ दल हो और चाहे विपक्ष हो मुझे लगता है कि सारे लोगों पर एक संदेह निर्माण हुआ है । आखिर इसमें दोषी कौन है फाइल किसने गायब कराई ? मुझे लगता है कि इतने महत्वपूर्ण मामले में स्पष्टता लाना कोई बहुत मुश्किल नहीं है । इसलिए स्वाभाविक रूप से अगर मंत्री महोदय इस पर प्रकाश डाले कि यह जो महत्वपूर्ण फाइल गायब हुई है वह किस क्षण गायब हुई, इसका पता चला कहां गायब हुई और उन्होंने इसके बाद क्या प्रयास किया, नहीं तो स्वाभाविक रूप से जो विरोधी दल में होगा उसको अगर यह लगे कि यह गलत है तो मुझे नहीं लगता कि इस पर आपत्ति की जा सकती है । मैं बीच में बैठा हूं तो तौलने की कोशिश कर रहा हूं और इसलिए मुझे लगता है कि इस प्रकार की गायब फाइल की केवल चर्चा करने से यह पूरा नहीं होगा । आप जरूर यह फाइल कहां पर गायब हुई अगर जनता के सामने यह आ जाएगा तो स्वाभाविक रूप से दोषी कौन है इसका पता चल सकेगा । इसलिए इसमें ध्यान दे अन्यथा आपके मंत्रालय में कोई स्टोर में आग लगने से पहले ही अगर यह फाइल का पता चल जाए तो अग्नि नारायण को साक्षी रखने की आवश्यकता नहीं होगी ।

उपसभाध्यक्ष जी, सारी यातायात की सेवाएं जो हम चलाते हैं इसका मुख्य उदेश्य यात्री और उसकी सुविधा होती है । मैं जिन यात्रियों की बात कर रहा हूं अब संसद् सदस्य जब जाता है तो उसको टिकट मिलता है या नहीं मिलता है यह भले ही महत्वपूर्ण होगा लेकिन मैं उसकी चर्चा नहीं कर रहा हूं, मैं विशेष यात्रियों की चर्चा नहीं कर रहा हूं हालांकि कभी-कभी विशेष यात्री होते हैं और जरूरी नहीं है कि वह पूर्व सरकार में हो, वर्तमान सरकार में भी होते हैं । मैं मंत्री महोदय की नजर में, मैंने मुंबई में समाचार-पत्रों में पड़ी एक खबर को लाना चाहूंगा जिसकी कि वह जांच करें । कुछ दिन पूर्व एक हवाई जहाज दिल्ली से कलकत्ता जा रहा था । उसे लखनऊ, पटना , रांची होते हुए कलकत्ता पहुंचना था । उस हवाई जहाज में एक अति महत्व-पूर्ण व्यक्ति बैठे थे । अब इंडियन एयरलाइन्स हवाई जहाज है तो वह लेट तो हुआ ही होगा । वह लेट हो गया । लेट होते-होते वह लखनऊ पहुंचा और वहां इतना लेट पहुंचा कि वहां से उसको सीधा पटना जाकर फिर रांची अगर जाता तो रांची में रात में उड़ान भरने या उतरने की सुविधा न होने के कारण रात में वह रांची नहीं पहुंचता इसलिए इंडियन एयर-लाइन्ज के जो भी अधिकारी थे, पायलट थे, उन लोगों ने यह सोचा कि इस हवाई जहाज को पहले रांची ले जाए तो दिन में वह रांची उतर जाएगा और उड़ जाएगा । फिर बाद में पटना आ जाए तथा फिर कलकत्ता चले जाएं । अब उस अति महत्वपूर्ण व्यक्ति ने कहा की यह नहीं होगा और आप जानते नहीं कि मैं कौन हूं, वगैरह-वगैरह और उसके पश्चात् किसी यात्री की सुविधा का कोई विचार न करते हुए वह हवाई जहाज पटना गया । रांची के यात्रियों को वहां उतारा गया । उनको बस से भेजा गया मतलब उनके लिए टैक्सी आदि की व्यवस्था की हुई थी । खर्चा

[श्री प्रमो महाजन]

तो हुआ ही, असुविधा भी हुई, एक आध घंटे की अगर, इतना तो लेट हो ही चुके थे, एक घंटा लेट होना अगर वह अति महत्वपूर्ण व्यक्ति यह मान लेते तो सब की सुविधा होती अब मैंने कहा कि कुछ दिन पूर्व की यह घटना है मराठी समाचार-पत्र मेरे पास है, मैं उनको दे सकता हूं.... (व्यवधान) मैं जान-बूझ कर नाम इसलिए नहीं ले रहा हूं कि जैसा मैंने कहा मैं तो उस हवाई जहाज में नहीं था, इसलिए कल कोई यह कहे कि आपने नाम लिया है तो सबस्टांशिएट कीजिए ।.... (व्यवधान)

श्री यशवन्त सिंहा : यह महत्वपूर्ण व्यक्ति इस सदन में हैं कि नहीं ?

श्री प्रमोद महाजन : हो सकता है। हमारे सदन के सदस्य भी हो सकते हैं। इसकी सभावना है । हो सकता है मंत्री परिषद् के भी सदस्य हों ...(व्यवधान)..

श्री जगेश देसाई : अब तो आपने और भी डाउट में रख दिया। ...(व्यवधान)..

कुमारी सरोज खापर्डे : कहीं श्री यशवंत सिन्हा तो नहीं हैं । अति विशिष्ट व्यक्ति श्री यशवत सिन्हा तो नहीं थे ?

श्री कमल मोरारका : उपसभाध्यक्ष जी, प्रमोद महाजन जी से मैं निवेदन करता हू कि इस समय विरोधी पक्ष इनसे इतना खुश है कि इस समय राम-जन्म-भूमि भी मांग लीजिए तो मिल जाएगी।...(व्यवधान)..

श्रीमती मारग्रेट आल्वा : इस में भी राम जन्म भूमि ला रहे हैं ।

श्री प्रमोद महाजन : न हम इनसे कहने वाले हैं, न उन से कहने वाले हैं, हम खुद लेने वाले हैं मुझे किसी से मांगने की जरुरत नहीं है। राम जन्म भूमि की हम भीख नहीं मांग रहे हैं, इसलिए मैं उस के सबध में कुछ नहीं कह रह हूं ।

मैंने कहा कि अगर हम किसी मंत्रालय की चर्चा कर रहे हैं तो इस प्रकार की विशेष सुविधा किसी अति-महत्वपूर्ण व्यक्ति को हो, पूर्व सरकार के व्यक्ति को हो या इस सरकार के व्यक्ति को हो—ठीक नहीं है। विमान सेवाओं की दृष्टि से मैंने कहा कि जैसे किसी पुराने फिल्मी गीत में कहा है कि "इस दुनिया में मुसाफिर को क्या चाहिए, सिर्फ थोड़ी सी-जगह चाहिए।" तो इडियन एअरलाइंस का यात्री कोई बहुत सारी चीजें नहीं मांगता है। ए–320 का क्या होगा, फाइल कहां गुम हो गयी—उस को उसकी चिंता नहीं है । उस को तो स्वाभाविक रूप से यह चिंता होती है कि हवाई जहाज पर उसे स्थान मिले, वह समय पर चले और अंदर जाने के बाद सेवा ठीक हो। इससे अधिक अपेक्षाएं उसे नहीं होती । उस को हमारी राजनीति से कोई लेना-देना नहीं अब स्थान मिलने में कितनी दिक्कतें होती हैं, हम सब उसका अनुभव करते हैं । मैं आगे सुरेश कलमाडी जी का भाषण सुन रहा था। अगर किसी संसद सदस्य को, जो पायलट रहा हो और हमेशा जाने वाला हो, उस को यदि टिकिट मिलने में इतनी दिक्कत होती होगी तो सामान्य व्यक्ति को कितनी दिक्कत होती होगी, इसकी हम कल्पना कर सकते हैं। हजार, डेढ हजार, दो हजार रुपया देकर खरीदे जाने-वाले टिकिट के लिए घंटे, दो घंटे उस आफिस में लगे, वहां जाने-आने में समय लगे तो चार-पांच घंटे जो बम्बई से दिल्ली आने में लगे, उतने टिकिट खरीदने में लगे, उतने ही एअर-पोर्ट पर रुकने में लगे—तो अगर इस प्रकार की व्यवस्था हो गयी तो यह उचित नहीं है । अब हम ने उसे कप्यूटराइज किया है तो उस में सुविधाएं हुई हैं, लेकिन उन सुविधाओं को और बढ़ाना चाहिए और पांच दस मिनिट के अदर जो भी सूची में हो उस व्यक्ति को टिकिट मिले ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए ।

महोदय, मैं बहुत लंबी चर्चा नहीं करना चाहता हूं । सभी माननीय सदस्यों ने कहा है कि इन को समय पर चलाना चाहिए। अब इस में मैं एक मांग करना चाहूंगा कि अगर कोई हवाई जहाज दो घन्टे से अधिक री मे पहुंचता है, कारण कुछ भी हो तो आप को 50 प्रतिशत पैसा उस यात्री को वापिस करना चाहिए । मैं केवल इंडियन एअरलाइंस की बात नहीं करता हूं । आप रेलवे का टिकिट खरीदिए, आप बस का टिकिट खरीदिए, हरेक के पीछे लिखा रहता है कि कुछ भी हो जाएगा तो हम जिम्मेदार नहीं है । यहां तक कि जब मैं दिल्ली के लाल किले में नाइट शो देखने गया, तो उन्होंने वहां लिखा है कि अगर बिजली

गुल हो जाएगी तो पैसा वापिस नहीं होगा ! हम ने कहा कि बिजली सरकार की, किला भी सरकार का और कार्यक्रम भी सरकार का तो अब बिजली गुल हो जाने से हमारा पैसा वापिस क्यों नहीं होगा ; इससे तो हमारा कोई संबंध नहीं है। इसी प्रकार इंडियन एअर-लाइंस में जब आप टिकिट खरीदने के बाद बंबई से 6–20 की फ्लाइट से निकले तो उसे 8 बजे यहां पहुंचना चाहिए। अगर 15-20 मिनिट की देरी हो तो वह तो कोई भी समझ सकता । लेकिन अगर वह 10 बजे, 11 बजे या 12 बजे आए और फिर भी आप उसे डेढ़ हजार रुपया दें। क्या हम इस प्रकार का नियम नहीं बना सकते इंडियन एअरलाइंस कार्पोरेशन में कि अगर फ्लाइट दो घंटे देरी से आएगी तो पच्चीस प्रतिशत, अधिक देरी से आएगी तो पचास प्रतिशत और एक दिन से ज्यादा लगा तो हम उसका टिकिट नहीं लेंगे। अगर इस प्रकार का नियम बनाएंगे तो ठीक होगा । हम कहते हैं कि ग्राहक राजा है, लेकिन सच में गुलाम तो वही है, राजा तो चलाने वाला है।

श्री यशवन्त सिंहा : 24 घंटे के बाद मुफ्त में ले जाएगे, तो सारे लोग मुफ्त में चलेंगे।

श्री प्रमोद महाजन : महोदय, मैं मजाक में नहीं कह रहा हूं। मैं नहीं समझता कि इस प्रकार की स्थिति है कि लेट करवाएंगे। लेकिन मैं यह जरुर जानना चाहूंगा कि आखिर वह जो नियमितता प्रकोष्ठ होता है जिसे अंग्रेजी में "पंक्चुएलिटी सेल" कहते हैं, इस में हम यह देखें कि एअर इंडिया का हवाई जहाज हो या इंडियन एअरलाइंस का हो, वे कितने लेट जाते हैं ? अब लेट होने का कारण आजकल एक यह भी है कि कर्मचारियों के साथ आपके अधिकारियों के संबंध अच्छे नहीं हैं और किसी भी संगठन को चलाने में कर्मचारी महत्वपूर्ण होते हैं और साधनों से संघर्ष कर हम साध्य तक पहुंच नहीं पाते हैं ।

There is no point in fighting with the tools.

महोदय, मैं केवल उदाहरण के लिए आपको एक खबर बताउं जो बंबई के अखबार में छपी है—

"Air India Crew Refuses To Fly: Jaitley."

अब यह खबर बहुत पुरानी नहीं है। ....(व्यवधान).. महोदय, मेरी भी हालत वही हवाई जहाज जैसी हो रही है कि यात्री बैठे हो और हवाई जहाज चलता नहीं। क्यों नहीं चलता, पता नहीं। ...(व्यवधान)..

SHRI M. M. JACOB: If you delay it like that, there will be delay. You will have to refund for the delay.

श्री प्रमोद महाजन : ऑटो-पाइलॉट का हाल क्या होता है, हमने इसको पहली सरकार में देखा है। इसलिए कुछ मैन्युअल काम करो, सारा ऑटो-पाइलॉट मत करो।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कह रहा था, आरिफ साहब, अगर आप ध्यान दें तो मैंने कहा था कि कर्मचारियों के साथ आपके अधिकारियों के सबध इतने सुमधुर हैं कि मैं उदाहरण के लिए यह 26 अप्रैल का अखबार पढ़ रहा हूं —

"Air India Crew Refuses To Fly: Jaitley."

मैं समझता हूं कि पूरी खबर पढ़ने की जरुरत नहीं है। वे छुट्टी पर गल्फ-कण्ट्रीज में जाना चाहते थे। जिस दिन वे वहां पहुंचे, तीन लोग बीमार पड़ गये और उन्होंने कहा कि हम बीमार हैं, हम नहीं जाते। यह एक घंटा पहले बोला । उसका जो आपात—क्रू होता है, सेण्टॉर होटल में उसका कोई पता नहीं चला। उन संघठनों का यह कहना है कि बीमार असली बीमारी नहीं थी। मुझे लगता है इस प्रकार के संबंध हो, तो कहीं न कहीं उसमें सुधार की आवश्यकता है।

महोदय, 23 मार्च को स्थापित नियमितता प्रकोष्ठ है, उन्होंने यह कहा है कि 85 प्रतिशत एअर-इंडिया की उड़ाने देर से चलती हैं । यह 23 मार्च का प्रकोष्ठ है और उनका यह कहना है। तो मुझे लगता है कि यह बहुत ही गंभीर मामला है और इसमें दस प्रतिशत समय पर बीमार पड़ने से चलती हैं ।

[श्री प्रमोद महाजन]

यह बीमारी नहीं है । बल्कि कर्मचारियों के आन्दोलन का एक प्रकार है, जिसको हम अनुभव कर रहे हैं । अब कल ही हमने यहां मंत्रालय की चर्चा की और कल ही मध्य-रात्रि से इंडियन पाइलॅट जीन्स, आई०पी०जी०, ने यह कहा कि जब तक एक एक्सट्रा कमाण्डर नहीं देंगे, तब तक दूरी की उड़ान नहीं भरेंगे । मुझे यह पता नहीं कि कल मध्य-रात्रि से यह शुरु हुआ या नहीं ? उनका यह कहना है कि जनवरी, 1990 में उसमें समझौता हुआ था और उसमें आज तक अमल नहीं हुआ है । इसलिए इसमें एक कारण तो कर्मचारियों और आपके संबंध जिस प्रकार के हैं, उससे भी देरी होती है । इसमें ध्यान देने की आवश्यकता है ।

दूसरा, उपसभाध्यक्ष महोदय, कर्मचारियों को जिस प्रकार की सुविधाएं और वेतन आप देते हैं, हो सकता है, कि एक मजदूर से पाइलॅट को आप ज्यादा तनख्वाह देते हों और लगता भी होगा कि आप बहुत पैसे दे रहे हैं, लेकिन हरेक काम का एक अपना-अपना स्तर है और उसकी अपनी प्रतिस्पर्धा है । इस प्रतिस्पर्धा में अगर मंत्री महोदय, मैं पुरानी सरकार की बात नहीं कहता, आंकड़े निकालने की कोशिश करें कि गए एक वर्ष में इंडियन एअरलाइन्स के कितने पाइलॅट इंडियन एअरलाइन्स छोड़कर चले गए हैं तो उन आकड़ों से पता चलेगा कि इनमें कितनी नाराजगी बढ़ रही है । ? अब यह स्वाभाविक है कि नया पाइलॅट आएगा तो उतना वह अनुभवी नहीं होगा ।

महोदय, इसके साथ ही मैं इस बात की भी जांच करवाना चाहता हूं कि एअर-इंडिया में जो पाइलॅट हैं, उनका क्या कोई रिश्ता चलता है आपस में ? मेरा मतलब है कि अधिकतर वही लोग सेलेक्ट होते हैं, जिनके पिता या कोई नजदीकी रिश्तेदार पाइलॅट हो । मुझे लगता है, अगर हम वंश परंपरा का विरोध करते हैं और आप खुद उसका विरोध करके सत्ता में आए हैं । तो स्वाभाविक रूप से अगर आप गए तीन वर्षों के पाइलॅट सेलेक्शन का रिकार्ड उठाकर देखिए, तो उसमें भी इस प्रकार के आपको उदाहरण मिलेंगे कि जिसमें आम आदमी कितनी भी ट्रेनिंग करने की कोशिश करेगा, उसको पायलट बनने की कोई सुविधा नहीं मिलती जब तक कोई न कोई साथ न हो । अगर इस प्रकार के लोग आ जाएंगे तो स्वाभाविक रूप से इसमें और समस्याए बढ़ सकती हैं । इसको आप देखें ।

दूसरे, समय पर अगर आपको चलाना हो तो हवाई जहाज का रख-रखाव भी ठीक करना होगा और रख-रखाव के बारे में मुझे ज्यादा कहने की जरूरत नहीं है । अभी-अभी 7 मई को इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर जो आग लगी थी, उसके लिए आपके मेंनटेनेंस डिपार्टमेंट को ही दोषी पाया गया है । आज की खबर है, यह पुरानी नहीं हैं, जिसमें यह कहा गया हैं, मैं आपको एक ही वाक्य उसका पढ़ दूं कि

"Air India maintenance staff blamed for Boeing fire: A high level joint investigation team consisting of experts from the Directorate General of Civil Aviation, the Federal Aviation Administration of the United States of America and the Boeing Company has blamed Air India maintenance staff for an Air India Jumbo catching fire immediately upon touchdown at the Indira Gandhi International Airport on May 7."

बाकी की खबर पढना मैं आवश्यक नहीं समझता । लेकिन यह आज की खबर है और अगर इस प्रकार की स्थिति है तो इस रख-रखाव में आपको समय पर जहाज लेना मुश्किल हो जाएगा अभी सर्दियों के दिन आ जाएगे और मैं 6 महीने पूर्व सूचना देने का प्रयास कर रहा हू कि सर्दी हर साल आती है और हर साल दिल्ली से हवाई जहाज सुबह उड़ते नहीं हैं । आपके हवाई जहाज कम हैं इसलिए मध्य रात्रि तक वही

सिलसिला चलता रहता है । तो क्या हम 6 महीने पहले इस प्रकार की सुविधाओं के बारे में सोच सकते हैं क्योंकि दिल्ली की सर्दी तो विदेशों की सर्दी से ज्यादा नहीं है और जिस प्रकार का सारी दिल्ली का एटमासफियर उन दिनों में होता है, उससे भी अधिक प्रकार का एटमॉसफियए और देशों में होता है, तो अगर वहां पर वह समय पर ले जा सकते हैं तो यहां पर भी सोचें ।

इसके अलावा मैं एक और छोटा-सा मुद्दा रखना चाहता हूं कि काउंटर पर जो व्यवहार है, वह बहुत महत्वपूर्ण है । क्योंकि face is the index of mind, Counter is the index of the Indian Airlines.

हम तो आरिफ साहब को ढूंढ़ लेंगे, कोई और होगा तो बड़े आदमी को ढूंढ़ लेगा लेकिन जो सामान्य आदमी है उसको इंडियन एयर लाइंस तो काउंटर पर बैठा जो आदमी है, उसमें दिखाई देता है । अब वह किस प्रकार से बातें करते हैं, वह सब जानते हैं, मैं इस पर जाना नहीं चाहता । उनकी भी एक समस्या है, क्योंकि हवाई जहाज देरी से क्यों उड़ता है, इस पर उनका कोई नियंत्रण नहीं है । आपको टिकट क्यों नहीं मिला, इस पर भी उसका कोई नियंत्रण नहीं है । लेकिन जो काउंटर पर बैठा है for all practical purposes he is the civil Aviation Minister for passengers. क्योंकि वह और किसी को ढूंढ़ ही नहीं सकता । तो रिजर्वेशन' वेटिंग लिस्ट, आगे हुआ, पीछे हुआ, कौन सा टैक्निकल फाल्ट है, कोई पता नहीं । तो मुझे लगता है कि इनको विशेष प्रशिक्षण देने की आवश्यकता है । अब इनको गुस्सा आ सकता है । यह कहना आसान है कि बड़े अच्छे तरीके से पेश आइए, लेकिन मुझे लगता है कि 100 यात्री खड़े हो जाएं और सब प्रकार के सवाल पूछें तो काउंटर पर जो आदमी होगा, उसके लिए स्वाभाविक रूप से समस्या होगी और उस आदमी की समस्या ही आपके लिए सबसे बड़ी समस्या है । इसको आप जरूर देखें, यह मेरी प्रार्थना है । अब अंदर जाने के बाद वह केबिन क्रू किस प्रकार का व्यवहार करता है ..(**घंटी**).. इस पर ज्यादा कहने की आवश्यकता नहीं है ।

आजकल तो इंडियन एयर लाइंस के जहाज में भोजन में, शाकाहारी भोजन में जीवित कृमि, कीड़े मिलने लगे हैं । मांसाहारी में तो भरे हुए मिलते हैं, लेकिन शाकाहारी में जीवित मिलने लगे हैं । इस बात का मुझे आनन्द है कि मैंने इस प्रकार का डेट देकर प्रश्न पूछा और मंत्री महोदय की ओर से मुझे उत्तर मिला है कि हां यह मिला, शिकायत हमको मिली । उस दिन की घटना के पैसे उस कांट्रेक्टर को हमने नहीं दिए, यह सूचना मुझे मिली है ।

श्रीमती मारग्रेट आल्वा : वह कांट्रेक्ट ब्लैक लिस्ट नहीं हुआ ।

श्री प्रमोद महाजन : तो महोदय, मुझे लगता है कि इस विषय में ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है । अब ऐसा है कि हवाई जहाज में जो यात्रा करता है, हजार-डेढ़ हजार रुपए खर्च करके जो यात्राकरता है, वह खाने के लिए तो यात्रा नहीं करता है, कम से कम इतना तो हम मान सकते हैं । लेकिन जो डेढ़-दो घंटे में आप उसे खाने के लिए देते हैं, जरा उस विषयमें ध्यान देने की आवश्यकता है ।

महोदय, चूंकि आपने घंटी बजाई है इसलिए मुझे जल्दी-जल्दी दो-तीन छोटी-छोटी बातें रखनी हैं । एक तो यह है कि मैं वायुदूत के खिलाफ नहीं हूं और मुझे लगता है कि मैं वायुदूत को बंद करने की आवश्यकता नहीं समझता । वह दुनिया में सबसे वेगवान है या नहीं, इसकी जानकारी मुझे नहीं है लेकिन यह सच है कि छोटे-छोटे स्थानों को जोड़ने में वायुदूत का अपना एक विशेष स्थान रहा है । अब उसके अध्यक्ष खराब हैं तो सोचा जा सकता है, अगर उसमें घाटा होता है तो उसके बारे में भी सोचा जा सकता है लेकिन वायुदूत नाम की संकल्पना

[श्री प्रमोद महाजन]

गलत नहीं है, कृपया इसका ध्यान रखें। इसलिए मैं चाहूंगा कि एक जगह वायुदूत की उड़ान शुरू करने के पहले थोड़ा हम सोचें।

मैंने आजाद साहब से कहा था कि वह थोड़ी देर बैठें, वह बैठ नहीं पाए। उन्होंने अपने भाषण में कहा कि मैं जिस अकोला क्षेत्र से आया हूं, वहां वायुदूत ही ऐसा है कि जिसने बंबई-अकोला को जोड़ा है और उसके कारण अकोला में बाद में इंडस्ट्रीज बहुत बढ़ीं। मैं उस बात में नहीं जाना चाहता कि कितनी इंडस्ट्रीज बढ़ीं लेकिन मैं सदन की जानकारी के लिए बता दूं कि इस क्षेत्र से वह लोकसभा के सदस्य थे, बाद में शायद किसी कारण-वश उन्होंने वहां से चुनाव नहीं लड़ा लेकिन जिस फ्लाइट की वह बात कर रहे हैं, आपको यह सुनकर आश्चर्य होगा कि वायुदूत की वह फ्लाइट केवल उद्घाटन फ्लाइट थी जिस फ्लाइट से शिवराज पाटिल यानी तत्कालीन मंत्री महोदय और गुलाम नबी आजाद यानी तब के सांसद, ये लोग बंबई से अकोला गए, उद्घाटन किया और फिर उसी फ्लाइट से वापस आ गए। उसके बाद आज तक वायुदूत की कोई दूसरी फ्लाइट अकोला नहीं गई है।

श्री विट्ठलराव माधवराव जाधव : यह गलत बात है। मैं नांदेड़ का रहने वाला हूं। पहले कुछ दिन तक वह फ्लाइट नहीं गई थी लेकिन अब उसकी रेगुलर सर्विस चल रही है। मैं माननीय सदस्य की सूचना के लिए यह बात कह रहा हूं।

श्री प्रमोद महाजन : अगर रेगुलर चल रही होगी तो आरिफ साहब जब से आए हैं, तब से चल रही होगी।

श्री विट्ठलराव माधवराव जाधव : आप क्रेडिट किसको दे रहे हैं? यह बात मत कीजिए। उसका उद्घाटन होने के बाद 10–15 दिन वह फ्लाइट नहीं चली मगर वह आरिफ साहब के आने से पहले ही रेगुलर रूप से चल रही है।

श्री प्रमोद महाजन : 6 महीने तक नहीं चली।

SHRI KAMAL MORARKA: I do not know what Mr. Jadhav is saying But the flight to Hissar has been inaugurated twice. Have you ever heard of a flight being inaugurated twice?

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: I am not talking about Hissar. I am talking about Akola. As far as Akola is concerned, flights have become regular. I agree with the hon. Member that for some time there were some disruptions. But even before Arif Saheb came, it was regularised. And today also it is regular.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. BAPU KALDATE): That is good. Today also it is regular.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: I wanted to put the facts before the House.

श्री प्रमोद महाजन : मैं इस बात को बढ़ाना नहीं चाहता। यह गलत है। फ्लाइट नहीं चल रही है।

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा : चल रही है। आप गलत क्यों बोल रहे हैं?

श्री प्रमोद महाजन : माननीय मंत्री बता देंगे कि कब उद्घाटन हुआ था, कब चली थी। मेरे दो छोटे-छोटे मुद्दे बचे हैं। एक तो यह है कि भारतीय होटल निगम एयर इंडिया के द्वारा चलाया जाता है।

यह पता नहीं चलाया जाता है । इन होटलों का स्तर बहुत घटिया है । मैं केवल एक बात आपको बता दूं कि बम्बई के हवाई अड्डे के पास जो सैन्तूर होटल है उसके एक कर्मचारी से मैंने पूछा कि यह कालीन फटा क्यों है । उसने कहा कि कालीन की क्या चिन्ता कर रहे हैं उसको तो बेचना चाहते हैं लेकिन उसको खरीदने को कोई तैयार नहीं ।

श्री आरिफ मोहम्मद खान : किस को ? कालीन को ?

श्री प्रमोद महाजन : सैन्तूर होटल को । बेचारा उसी को बेच सकता है । मेरा इसमें यह कहना था कि क्या यह जरूरी है कि हम होटल चलायें । निजी क्षेत्र में जब इतने होटल हैं और ठीक ढंग से चल रहे हैं और उसके आस-पास चल रहे हैं तो क्या जरूरी है कि ऐसे होटल चलाए जायें । आपको आश्चर्य होगा कि दो-तीन दिन पहले की बात है कि इस सैन्तूर होटल के तरन तालाब में एक लड़की डूब कर मर गयी ।

श्री कमल मोरारका : हां, आज की खबर है ।

श्री प्रमोद महाजन : आपने बम्बई वाली खबर आज पढ़ी होगी । अगर तरन तालाब गवर्नमेंट चलाती है तो वहां पर कोई रक्षक होना चाहिए । इस प्रकार की व्यवस्थाओं की आवश्यकता है । मैं अंतिम मुद्दे पर आता हूं ।

शेक्सपीयर ने कहा था कि नाम में क्या होता है चाहे विवादास्पद भी हो । गुलाब को गुलाब कहें मगर सुगन्ध में कोई अंतर नहीं आता लेकिन नाम का कुछ महत्व होता है । वायुदूत, पवनहंस इस प्रकार के शब्द लें जिससे भारतीयता का आभास मिलता है । एयर इंडिया; इंडियन एयर लाइन्स ऐसे शब्दों के उपयोग से हमें अभी भी लगता है कि हम विदेशी आधिपत्य से प्रेरणा ले रहे हैं । अच्छा होता अगर इन दोनों सेवाओं का शुद्ध भारतीय नाम रखने की कोशिश होती । कुछ दिन पहले नागर विमानन मंत्रालय ने देश के कुछ प्रमुख हवाई अड्डों का नया नामकरण करने का निर्णय लिया है । वैसे किसी भी स्थान के हवाई अड्डे को अगर उस स्थान से जाना जाए तो बहुत अच्छा होता है । लोगों को आभास होता है कि हम कहां जा रहे हैं । लेकिन अब दुनिया भर में श्रेष्ठ व्यक्तियों का नाम हवाई अड्डों को देने का प्रचलन है । केवल हमारे देश में नहीं है और सब जगह है । स्वाभाविक रूप से भारत को इसका अनुकरण करना चाहिए और इसका अनुकरण हम करने जा रहे हैं । हाल ही में मुंबई महानगर का जो शहरी शहरी अंतराष्ट्रीय हवाई अड्डा है उसको पंडित जवाहर लाल नेहरू का नाम देने का निर्णय सरकार ने ले लिया है । सबसे पहले मैं यह कहना चाहूंगा कि पंडित जवाहर लाल नेहरू का विरोधी मैं नहीं हूं । उनकी नीतियों से कभी हमारे बाप-दादा विरोधी रहे होंगे, यह अलग जात है ।

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : उस समय आप छोटे होंगे ।

श्री प्रमोद महाजन : आधुनिक भारत के निर्माण में पंडित जवाहरलाल नेहरू का जो योगदान था वह अतिशय महत्व-पूर्ण था और इस योगदान के कारण पंडित जवाहरलाल नेहरू का नाम किसी स्थान को दिया जाए तो इसमें आपत्ति उठाने की आवश्यकता नहीं है । यह जानते हुए और पंडित जवाहरलाल नेहरू के नाम का आदर करते हुए भी मैं आपत्ति उठाना चाह रहा हूं । इसका कारण यह है कि एक तो नेहरू जी की जन्म शताब्दी में इसका निर्णय लिया गया । नेहरू जन्म शताब्दी वर्ष में बहुत से स्थानों को नेहरू जी का नाम दिया हुआ है । बम्बई जो हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी बन्दरगाह है । वहां पर नोवां-शेवा नया पोर्ट बना था और सरकार ने निर्णय लिया कि इस नोवा-शेवा पोर्ट का नाम पंडित जवाहरलाल नेहरू दे देंगे । इसलिए आज बम्बई बन्दर-गाह पंडित जवाहरलाल नेहरू के नाम से जाना जाता है । गेटवे आफ इंडिया के सामने एक पारादीप है उसको भी इसी

[श्री प्रमोद महाजन]

जन्म शताब्दी में नेहरू पारादीप नाम दिया गया । आज विदेशी पर्यटक जो गैटवे आफ इंडिया को देखने आते हैं और ताज में रहते हैं वे इसको भी देखते हैं । कुछ साल पहले जब हमारे यहां प्लेनेटोरियम बना था । स्वाभाविक है नेहरू जी की जो वैज्ञानिक दृष्टि थी जिसके कारण आज हम इस प्रकार का विचार कर रहे हैं उस प्लेनेटोरियम का नाम नेहरू प्लेनेटोरियम रखा । अब रास्ते कितने हों, हर गांव में हो इसमें कोई आपत्तिजनक बात नहीं है । मुझे यह लगता है कि किसी एक शहर में अगर एक व्यक्ति के नाम से यातायात...

डा. रत्नाकर पांडेय : आप उस बात पर आयें उससे पहले ही मैं आगाह करना चाहता हूं... (व्यवधान)...आप भूमिका बहुत बढ़िया बांधते हैं । (व्यवधान)

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : जो नाम रखा हुआ है उसका विरोध मत कीजिए । (व्यवधान)

श्री कमल मोरारका : नाम नहीं रखा है ...

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : नाम रखा हुआ है । (व्यवधान)

SHRI KAMAL MORARKA: Sir, on this point I do not agree with Mr. Pramod Mahajan, but he should be allowed to speak what he wants to say.

श्री प्रमोद महाजन : आपको जो बोलना है बोलिए मगर पहले मुझको खत्म कर लेने दीजिए । लेकिन मुझे बोलने दीजिये । महाराष्ट्र की जो भावना है उसको रखे बिना मैं नहीं रहूंगा। आपको जो बोलना है वह बोलिये, आपको विरोध करने का अधिकार है । आप मुझे बोलने से नहीं रोक सकते हैं । आपको मेरे बाद जो बोलना हो, बोलिये... (व्यवधान)

श्रीमती सूर्यकांता पाटील (महाराष्ट्र) : यह हा महाराष्ट्र की भावना नहीं है । यह आपकी अपनी भावना है . (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (डा. बापू कालदाते) : इस पर बहस करने कि जरूरत नहीं है। इनको कहने दीजिये । आप उसको मत मानिये ।

They can say what they have to say. Allow him to say what he wants to say. ..

श्रीमती सूर्यकांता पाटील : उनको अपनी निजी भावना को सारे महाराष्ट्र पर नहीं थोपना चाहिए ... (व्यवधान)

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर (मध्य प्रदेश) : नहीं कहने देंगे, यह नहीं चलेगा .... (व्यवधान) ।

SHRI KAMAL MORARKA: Sir, please expunge it...(*Interruptions*)... This is Parliament. He cannot say that...(*Interruptions*)...

धमकी देना बंद करिये ... (व्यवधान)

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर : आपकी धमकी भी नहीं चलेगी ... (व्यवधान) ।

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: Don't open your mouth...(*Interruptions*)... Sir, let him not open his mouth...(*Interruptions*)...

श्री कमल मोरारका : श्रीमन्, यह बंद करवाइये ... (व्यवधान) ।

Sir, have they no etiquette? Have they no manners? ...(*Interruptions*)...

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर : यहां पर किसी का भी एकाधिकार नहीं है ।

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: You should apologise for this...(*Interruptions*)...

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : एक अधिकार किसी का भी नहीं है, आपका भी नहीं है और उनका भी नहीं है ।

श्री कमल मोरारका : आप भी जवाहर लाल नेहरू का नाम बदनाम करते हैं, उनके नाम पर धब्बा लगाते हैं ... **(व्यवधान)**

ऊर्जा मंत्री, साथ में नागर विमानन मंत्रालय का अतिरिक्त प्रभार (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इस विषय पर ... **(व्यवधान)**। पंडित जी देन क्या है, यह हमें मत बताइये । हमारी श्रद्धा उनके लिए कम नहीं है ... **(व्यवधान)**

इस सदर्भ में श्री प्रमोद महाजन के जो विचार हैं वे सब लोगों को मालूम हैं । मेरा उनके साथ पत्राचार हुआ है । मैं उनके विचारों से सहमत नहीं हूं ... (व्यवधान) आपको तालियां बजाने की जरूरत नहीं है, इससे नुकसान पहुंचता है ... **(व्यवधान)** ...

I think this is the House of Elders. At least let me complete... *(Interruptions)*... Mr. Jagesh Desai gets up everytime unprovoked... *(Interruptions)*...At least let me complete what I have to say. I do not know what you are saying... *(Interruptions)*...

खूब बजाइये आप ।

If you have developed that habit, I cannot stop it.

खूब बजाइये आप । ... **(व्यवधान)**...

बात पूरी करने दीजिये । आप बात ही नहीं कहने दे रहे हैं ।

SHRI JAGESH DESAI: No, no; I object to it. He cannot say that. What does he mean by saying that this is a House of Elders and that... *(Interruptions)*

श्री आरिफ मोहम्मद खान : श्रीमन् उपसभाध्यक्ष जी, ... **(व्यवधान)**.... I mean what I said.

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : सुरेन्द्र सिंह जी, पंडित जी आप बैठिये ।

श्री आरिफ मोहम्मद खान : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, अगर जगेश देसाई जी सदन का संचालन कर रहे हैं तो मैं नहीं जानता हूं । मैं आपकी आज्ञा से एक मिनट के लिये अपनी बात कहने के लिये खड़ा हुआ हूं। मैंने उन्हें कुछ नहीं कहा । उन्हें क्यों गुस्सा आ रहा है मुझे मालूम नहीं है । ... **(व्यवधान)**... श्रीमन्, जब मैं अपनी बात कह दूं तो उसके बाद आप कहियेगा आप तो बहुत वरिष्ठ सदस्य हैं । .... **(व्यवधान)**...

श्री वीरेन्द्र वर्मा (उत्तर प्रदेश) : आप इतने जिम्मेदार आदमी होकर इस तरह का झगड़ा कर रहे हैं ... **(व्यवधान)**...

श्री आरिफ मोहम्मद खान : श्रीमन्, मैं यह कह रहा था इस संदर्भ में...

श्री वीरेन्द्र वर्मा :*

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर : माननीय वर्मा जी, आप अपने शब्दों पर ध्यान दें... **(व्यवधान)**... यह बात गलत है । आप अपने शब्दों को वापस लें । ... **(व्यवधान)** ..यह क्या कर रहे हैं । ...

उपसभाध्यक्ष (डा. बापू कालदाते) : क्या कहा ?

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर : यह बात गलत है ।

श्री आरिफ मोहम्मद खान : श्रीमन्, आपने मुझे आज्ञा दी और आपकी अनुमति से मैं बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं । मेरे बोलने के बाद माननीय सदस्यों को जो कहना हो, कहें ।

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर :: वर्मा जी ने जो कहा है वह गलत कहा है। उनको ऐसा कहने का कोई अधिकार नहीं है ।

*Expunged as ordered by the Chair.

उपसभाध्यक्ष (डा. बापू कालदाते) : उन्होंने क्या कहा यह मैं देख लूंगा ।

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर : आप रिकार्ड देखिये ।

उपसभाध्यक्ष (डा. बापू कालदाते) : मैंने कहा कि मैं रिकार्ड देख लूंगा ।...

श्री आरिफ मोहम्मद खान : उपसभाध्यक्ष जी, मैं यह निवेदन कर रहा था कि इस संदर्भ में, इस विषय पर माननीय प्रमोद महाजन जी के जो विचार हैं। उनको सब भलीभांति जानते हैं । मैं उनके विचारों से बिल्कुल सहमत नहीं हूं । नागरिक विमानन के मंत्री के नाते मेरा उनसे इस संदर्भ में पत्राचार भी हुआ है । हमारा जो फैसला है, मैं समझता हूं कि वह सही फैसला है और जितनी मेरे अंदर क्षमता है, उस क्षमता के अनुरूप मैं उस फैसले के पक्ष में जो कुछ भी कहा जा सकता है वह कहूंगा, सब जगह कहूंगा। लेकिन श्री प्रमोद महाजन को यह अधिकार है कि यदि वह मेरे फैसले से सहमत न हों तो वे अपनी बात रख सकते हैं मैं ऐसा मानता हूं कि यह उनका पवित्र अधिकार है । उनके इस अधिकार को न मानकर, इस माननीय सदन में अगर कोई माननीय सदस्य उठकर, खड़ा होकर यह कहे कि हम जानते हैं कि वे क्यों बोलने जा रहे हैं, इसलिये हम उनको बोलने नहीं देंगे, यह मैं समझता हूं किस दन की जो शानदार परंपरायें हैं, उन परंपरा के खिलाफ है और यह गैर संसदीय व्यवहार है । माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, यह मैंने इसलिये कहा कि मेरे विचार इस मामले में प्रमोद महाजन जी से बिल्कुल भिन्न हैं, सरकार का जो फैसला है उसके पक्ष में जो कुछ संभव होगा वह मैं करूंगा, लेकिन माननीय सदस्य अपनी बात कह सकें, उसमें कोई व्यवधान न डालें, इससे मुझे उम्मीद है कि आप सुनिश्चित करेंगे ।

श्री राम नमेश यादव (उत्तर प्रदेश) : महोदय, आपकी अनुमति से....

उपसभाध्यक्ष (डा. बापू कालदाते) अब हो गया । उनको बोलने दीजिये । काफी हो गया झगड़ा ।

श्री प्रमोद महाजन : उपसभाध्यक्ष जी, जैसा मैंने कहा ... (**व्यवधान**) ...

श्री हरवेन्द्र सिंह हंसपाल (पंजाब) : उनको जरा पानी पिलवाइये ।

श्री कमल मोरारका : मैं आपकी सारी कांग्रेस पार्टी को पानी पिला सकता हूं अकेला ।

श्री हरवेन्द्र सिंह हंसपाल : आज आप उस मूड में ही हैं ।

श्री कमल मोरारका : अकेला काफी हूं आप लोगों के लिये ।... (**व्यवधान**)... आप अपने इनडिसिप्लिन्ड मेंबर को सुधारिये, मेरी तरफ मत देखिये। ...(**व्यवधान**) ....

श्री प्रमोद महाजन : उपसभाध्यक्ष जी, जैसा मैंने शुरू में कहा कि एक स्थान का नाम देने से आदर और अनादर में अंतर नहीं है । मैंने पहले शुरू ही में कहा कि पंडित जवाहर लाल नेहरू का इस देश में जो योगदान है, मैं उससे सहमत हूं चाहे उनके सभी विचारों से भले ही सहमत न हूं । मुझे आश्चर्य यह होता है कि तीन हवाई अड्डों का नाम देने का निर्णय हुआ । कलकत्ता में नेता जी सुभाष चन्द्र बोस का नाम हुआ, मद्रास में कामराज और अन्नादुराई जी का नाम हुआ, बम्बई में पंडित जवाहर लाल नेहरु का नाम हुआ । मुझे नागर विमानन मंत्रालय के इस फैसले में प्रादेशिकता की बू आती है । कल अगर आप नेता जी सुभाष चन्द्र बोस बम्बई हवाई अड्डे का नाम दे दें

तो मुझे उस में आपत्ति नहीं है, आप कामराज का नाम दे दें तो मुझे आपत्ति नहीं है, आप अन्नादुराई जी का नाम दे दें तो मुझे आपत्ति नहीं है लेकिन आपने जब कलकत्ता हवाई अड्डे का नाम देने का विचार किया तो आपने बंगाल में पैदा हुए राष्ट्रीय सुपुत्र के नाम को ही चुना । मैं आपत्ति नहीं कर रहा हूं । जब मद्रास हवाई अड्डे का नाम देने की बात आई तो आपने कामराज या अन्नादुराई जो राष्ट्रीय पुरुष वहां जन्मे उनका ही नाम चुना । मेरा यह कहना है कि मैं पंडित जवाहर लाल नेहरु के खिलाफ नहीं हूं । इतने नाम चले हैं । अगर मज़ाक करना चाहता तो कह देता कि इतने रेलवे स्टेशन और बस अड्डे बम्बई में हैं तो कह देते कि बम्बई में उतरो तो नेहरु में उतरो और कहीं कहने की कोई जरुरत नहीं हैं । मैं कहना नहीं चाहता था । मैं यह कहना चाहता हूं कि क्या महाराष्ट्र में कोई राष्ट्रीय सपूत का जन्म नहीं हुआ जब महाराष्ट्र में बने हवाई अड्डे का नाम देने का विचार कर रहे थे, अगर आप लोक मान्य तिलक का नाम कलकत्ता हवाई अड्डे को देते, नेता जी सुभाष चन्द्र बोस का नाम बम्बई हवाई अड्डे को देते, दिल्ली के हवाई अड्डे को कामराज का नाम देते, मद्रास या किसी और हवाई अड्डे को चन्द्रशेखर आजाद का नाम देते तो मुझे कोई आपत्ति नहीं थी ।

It was a form of national integration. But when you think about the rest of the airports, you think of provincial sentiments. You don't dare to use them there.

यह सारी जो मुझ पर पड़ रही है वहां कोई नहीं कहता । केवल बम्बई बम्बई हवाई अड्डे की बात आ गई, जब आपका नाम आता है, आरिफ मोहम्मद खान साहब भी कहते हैं कि नहीं बदलेंगे । मुझे कोई आपत्ति नहीं है । मेरी लड़ाई जहां होती है, वहां होती है ,मेरी आपत्ति समाप्त नहीं हुई । इसलिए मेरी मांग जो है वह मैं गम्भीरता से दोहराना चाहता हूं । सहारा अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे को छत्रपति शिवाजी महाराज का नाम ही देना चाहिए । अगर किसी को विरोध करना हो तो कर सकते हैं । इसी के साथ दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा जैसे मद्रास में दो हवाई अड्डे हैं और दो नाम दिये गये हैं उसी प्रकार मेरी दूसरी मांग यह है कि सहारा को तो छत्रपति शिवाजी महाराज का नाम दिया ही जाए लेकिन जो सांताक्रुज डोमेस्टिक एअरपोर्ट है क्योंकि डा० बाबा साहब अम्बेडकर जी की जन्म शताब्दी हम मना रहे हैं, इसलिए सांताक्रुज हवाई अडडे का नाम डा० बाबा साहब अम्बेडकर हवाई अड्डा रखा जाए । मैं फिर यह कहता हू कि मुझे नेहरुजी से कोई विरोध नहीं है । मैं उनका आदर करते हुए यह कहना चाहता हूं कि हर चीज़ में नाम जोड़ने से झुग्गियां बनाने से किसी का बड़प्पन सिद्ध नहीं होता है । मैं अंत में पुन: वह मांग करता हूं कि सहारा अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का नाम बदल कर छत्रपति शिवाजी महाराज हवाई अड्डा कर दिया जाए और सांताक्रुज हवाई अड्डे का नाम बदल कर डा० बाबा साहब अम्बेडकर का नाम दिया जाए । धन्यवाद ।

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक मिनट लूंगा । मेरे मित्र ने जो सुझाव दिया है और छत्रपति शिवाजी महाराज के बारे में कहा है हमारे मन में उनसे भी ज्यादा आदर है । मैं भी चहता हूं कि छत्रपति शिवाजी महाराज का नाम देना चाहिए । छत्रपति शिवाजी का नाम ले कर शिव सेना का प्रचार कर रहे हैं, **(व्यवधान)** मैं यह कहना चाहता हूं कि सांताक्रुज हवाई अड्डे का नाम जो उन्होंने कहा है छत्रपति शिवाजी का नाम देने में मुझे कोई आपत्ति नहीं है सांताक्रुज हवाई अड्डे को शिवाजी महाराज का नाम जरुर दिया जाए और लोक मान्य तिलक जो पुणे में, पैदा हुए इसलिए पुणे हवाई अड्डे का नाम लोकमान्य तिलक हवाई अड्डा दे दिया जाए तो उसमें कोई आपत्ति प्रमोद महाजन जी को भी नहीं होनी चाहिये और सहारा हवाई अड्डे को... **(व्यवधान)**..

श्री प्रमोद महाजन : : आप नांदेड़ के बारे में सुझाव दीजिए ।

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : सहारा हवाई अड्डे को जो नाम दिया गया है वहीं रह जाए । छत्रपति शिवाजी महाराज का नाम और लोकमान्य तिलक का नाम हमारे लिए पूज्य है, पवित्र है क्योंकि वे सारे भारत के हैं, वे किसी प्रदेश विशेष के नहीं हैं, वे राष्ट्रीय पुरुष हैं ।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. BAPU KALDATE): Mrs. Alva,... *(Interruptions)* ..

SHRI T. A. MOHAMMAD SAQHY: I would like to say one thing. On behalf of the people of Tamil Nadu, I would like to thank the Government for having named the international airport. Meenambakkam, in the name of Anna, the eye-opener of the Tamils, and the domestic airport in the name of Perunthalaivar Kamraj at the request made by the Chief Minister of Tamil Nadu, hon. Dr. Kalaignar M. Karunanidhi.

(THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair).

I also request the Government to fix Television and Video in the aircraft. *(Interruptions)* The Television and Video may be fixed in the aircraft which flies for two hours and more for example flights from Delhi to Madras, Delhi to Bombay, Delhi to Bangalore etc. and such like services.

Another thing is that the quality of tea and coffee provided in the aircraft may be improved. That is my second suggestion.

As stated by our Minister for Civil Aviation in the budget. etc. Civil Aviation services may be connected at Vallor, Salem and at four other towns in Tamil Nadu connecting important cities in our country. I would request the hon. Minister to provide tea services as soon as possible.

SHRI M. M. JACOB: I don't follow. The name of Shrimati Margaret Alva has been called.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I think it must be a technical halt of the aircraft. I did not know how he was speaking. Mrs. Margaret Alva.

SHRIMATI MARGARET ALVA: Madam, Deputy Chairman, I have been listening to most of the speeches which have been made on the working of the Ministry of Civil Aviation. Unfortunately, instead of looking at the achievements of this Ministry ever since its inception and the great expansion and contribution to national development which our Airlines have made over all these years, somehow the whole discussion has centered round the purchase of a particular aircraft and who was right and who was wrong. The way we have gone about the whole debate and discussion, I think, is only going to demoralise the Airlines, the personnel and all those involved in running this very vital service linking the remotest parts of this country and creating a feeling of oneness from one end of the country to the other.

Madam, after all, the Civil Aviation Ministry is not only the Indian Airlines and not only A-320 and the Airbus. The Civil Aviation Ministry has ten different wings which constitute its entire functioning. I think it is time tha we, in all seriousness, give credit where it is due, look at the expansion that has taken place and congratulate all the people, who, from the 50s, have planned and brought this Airlines to the level to which it has come today. The report is before you. I am not going into various details. It is normal practice, I think, among the M.Ps. and to go into any details, however beautifully they may have been presented. Look at the profits of Indian Airlines and the Air India. They were Rs. 20 crores in 1984-885 and in 1989-90, the profits go up to Rs. 63.40 crores if you just look at each one of these pages, you will see the same positive aspect of this Ministry's functioning. I do not say any Airlines is perfect. I do no say that any Ministry can satisfy every Member all the time. We have complaints. But I would like to begin by,

first of all, paying tributes to those who have built the Airlines and created this infrastructure which is today, I think, amongst the finest in the world with all its pitfalls. Just looking at the air fares which are charged for air travel, the Air France charges 6 to 8 times more than the Indian Airlines, the American airlines charge anything between 5 to 6 times more than what we charge for our domestic airlines, and yet, over the years, we have been able to show profits. Our services have been reasonably good, and I think that the Airlines has credited itself quite well besides, of course, the others like the Hotel Corporation and all the other agencies which I have mentioned.

Madam, I would ilke to say that in a country of this size—it is almost like a continent—there has to be a long-term planning and there has to be an augmenting of the fleet from time to time. I think, one of the main problems of expansion is this. It is easy to buy an aircraft; it is easy to add; it is easy to say that we have bought so many more planes from so and so. What is important is to have simultaneously the infrastructure created to match the new technology which comes into the aviation industry. And one of the things which, I think, we did, and which is very much lacking over the years was the Indira Gandhi Uran Akademi after 1985 because the training of our commercial pilots is something which has to be given the due attention. Madam, everybody today is talking about this going wrong and that going wrong, and accidents. The basic thing today is that there is literally a braindrain as far as our pilots are concerned. I am told 53 of them have asked to be relieved from the Indian Airlines. And if 53 of them go away at the same time, what will happen? It is true that someone said that some of them are coming back; they are not happy, they are asked to come back, and they have not accepted the resignation of others because they cannot afford to let them go. But keeping an unwilling pilot when he wants to go is also not quite a morale-building exercise as far as the air safety is concerned.

Madam, there was no National Airports Authority in the past. There was only the International Airports Authority. This was also created in the last few years to give special attention to the needs of domestic travel and domestic air safety, which is another question. What has been repeatedly said not only now, but in the earlier debates also is that there are quite a number of posts which are not being filled up, quite a number of appointments which are pending clearance because of duplication of authority between the Airlines, the Ministry, the PMO and everthing else that comes into being and so on. But these are operational problems, and I think that these need to be given special attention as and when needed.

Madam, over the last few years, a 20-year Plan for development of civil aviation was prepared which is now before the Planning Commission. It has looked at the long-term requirements and the needs of civil aviation in the country. And the Planning Commission, I hope, will give a positive look at it, and not just reject it because it was prepared by the previous regime, like it is being done today that anything that is done before 1990 is black, and must be thrown into the waste paper basket. I hope this will not be the attitude because this Plan, the perspective plan for civil aviation for 20 years is, I think, one of the finest plans which could have been prepared for putting the industry along the right lines. And then there is a Tata Committee Plan which again was prepared by experts to provide the necessary inputs, investments and other requirements which must go with our needs in the coming two decades.

[Shrimati Margaret Alva]

Madam, a lot has been said about the feeder airlines—Vayudoot. I am not holding brief for any individual or any person. But just look for a minute at the figures which are published, of course, by the new Government and not by us. And the Vayudoot revenue growth is given. From 1984-85 when it was Rs. 5 crores, in 1989-90, it has crossed Rs. 45 crores. I am just saying that here is an airline which has got also to meet the social costs. Many people are today saying, 'Oh, why have it? It is not a profitable business; it is not this and it is not that.' I want to ask you:

6 P.M. Does every train in this country run as a profitable business? In the North-East, where you are linking the remotest parts, where the trains may not go and roads are not developed, it is the Vayudoot which is known, it is the Vayudoot which represents the unity and integrity of India. It is the Vayudoot which represents the unity of India in these parts, besides the Doordarshan and the All-India Radio. This is the only link with the people in these remotest parts. It has to be subsidised. Even if this means a certain amount of loss, this cost we have to pay from the exchequer for holding these remotest parts of the country with us. We find that whenever a question in regard to air services comes up in the House, every Member stands up and says 'There should be a Vayudoot service to my town, to my part of the country, to my area'. (Time-bellrings3 Madam, this is not the end of my speech?

THE DEPUTY CHAIRMAN: This is not the end of your speech. This is the end of the time allotted for the discussion today. We have a Half-an-hour Discussion to be raised by Mr. Naresh Puglia. I would remind hon. Members, before I ask Mr. Puglia to speak, that they cannot consider this to be a *suo motu* statement made by the Minister and start sending their names. It will become a big list. This only concerns the hon. Member who is going to raise the discussion and the Minister. After the Member concerned speaks briefly and the Minister replies, I may permit one or two people, but not everybody. (*Interruptions*) This is a serious matter. That is why I have allowed you, Mr. Puglia.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Be liberal, Madam. (*Interruptions*).

THE DEPUTY CHAIRMAN: I want that this should be completed at 6.30 P.M.

SHRI NARESH C. PUGLIA: (Maharashtra): Madam, you are from that State.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The whole country is mine. Every subject which is taken up is important for me. You may start. आप शार्ट स्पीच दीजिए, ताकि मंत्री जी जवाब दे सकें ।

HALF - AN - HOUR DISCUSSION

Points arising out of answer given to Starred Question No. 82 on 7th May, 1990, regarding demolition of private houses, etc., of Ghughush Colliery site in Chandrapur district, Maharashtra

श्री नरेश सी० पुगलिया (महाराष्ट्र): उपसभापति महोदया, मैं सब से पहले आपके माध्यम से सभापति जी का अभिनंदन करूंगा कि जिन्होंने इस विषय की गम्भीरता को देखते हुए 7 तारीख को जो हमारा स्टार्ड क्वैश्चन था जिस पर 25 मिनट चर्चा हुई, मंत्री महोदय द्वारा उसमें समाधानकारक उत्तर न देने की वजह से पूरे हाउस के सम्मानित सदस्य जिन्होंने इसमें पार्टिसिपेट किया उनकी भावनाओं को देखते हुए उन्होंने आधे घंटे की चर्चा इस पर मंजूर की है, इसलिए मेरी ओर से और जिन हजारों मकान में रहने वाले कोल माइन्स में जिनके मकान बुलडोज़र से